



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-20042020-219078
CG-MH-E-20042020-219078

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 148]
No. 148]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 17, 2020/चैत्र 28, 1942
NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 17, 2020/CHAITRA 28, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 13 मार्च, 2020

सं. टीएमपी/47/2019-जीटीआईपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) से प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अंतर्गत, उनके दरमान के सामान्य संशोधन के लिये प्राप्त प्रस्ताव का 20 फरवरी 2020 को निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने के लिए लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में दिनांक 03 मार्च 2020 को राजपत्र सं. 98 द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था की, यह प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगा, तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जीटीआईपीएल से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से जुड़ा स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/47/2019-जीटीआईपीएल

गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सचर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी 2020 के 20वें दिन पारित)

यह मामला गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में एक बीओटी प्रचालक, से उनके 10 सितंबर, 2019 के पत्र संख्या जीटीआईपीएल/टीएएमपी/प्रशुल्क प्रस्ताव-2019/01 के अंतर्गत उनके दरमानों में सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने 19 जनवरी 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2011-जीटीआईपीएल के द्वारा जीटीआईपीएल के दरमानों का संशोधन तत्समय प्रचलित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत दायर प्रस्ताव के आधार पर किया था। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 8 फरवरी 2012 के राजपत्र संख्या 25 में अधिसूचित किया गया था। जीटीआईपीएल के संशोधित दरमान और सोपाधिकताओं को भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की समाप्ति पर प्रभावी होना था और 31 सितंबर 2014 तक प्रभावी रहना था। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल द्वारा मांगी गई 8.72% की प्रशुल्क वृद्धि के प्रति जीटीआईपीएल के तत्समय प्रचलित प्रशुल्क पर (यानी 3 मार्च 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2005-जीटीआईपीएल द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क 44.28% की घटौती प्रभावित की थी।

2.2. अपने प्रशुल्क में उक्त घटौती से खिन्न होकर, जीटीआईपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा 19 जनवरी, 2012 को पारित प्रशुल्क आदेश को अपनी रिट याचिका संख्या 2012 की 1410 के द्वारा माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में चुनौती दी। माननीय उच्च न्यायालय ने 19 जनवरी 2012 के आदेश पर रोक लगा दी तथा जीटीआईपीएल को 3 मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में यथानुमोदित प्रशुल्क की उगाही करने की अनुमति दे दी। उच्च न्यायालय का रोक आदेश अभी भी लागू है और जीटीआईपीएल अभी भी 3 मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में यथानुमोदित प्रशुल्क की उगाही जारी रखे हुए है।

3. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 5 मार्च 2019 के अपने पत्र के द्वारा पीआर-14019/20/2009- पीजी (भाग-IV) उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019, भारत के राजपत्र में 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 में अधिसूचित हुए। तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.7 के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 11 जुलाई, 2019 के राजपत्र संख्या 244 में अधिसूचित हुए।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, जीटीआईपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसरण में अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव 10 सितंबर 2019 को दायर किया है। जीटीआईपीएल ने निम्नलिखित निवेदन किये हैं-

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और उसके अंतर्गत जारी कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 में कुछ कमियां हैं और अन्य बातों के साथ-साथ हमारी निम्नलिखित समस्याओं का समाधान नहीं करते हैं, जिन्हें इस प्रत्यक्ष रूप से भी और अपने संघ के माध्यम से भी, प्राधिकरण के साथ लगातार उठा रहे हैं।
 - (क) राजस्व हिस्से की पास-श्रू लागत के रूप में अनुमति नहीं है। पास-श्रू लागत के रूप में राजस्व हिस्से को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत आने वाले सभी टर्मिनल प्रचालकों की दी जानी चाहिए कम से कम 2सरे उच्चतम बोली लगाने वाले को तो दी ही जानी चाहिए जिसमें 29 जुलाई 2003 के पश्चात् अंतिम रूप की गई बोली प्रक्रिया वाले टर्मिनल भी शामिल किये जाएं।
 - (ख) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 निष्पादन संबद्ध प्रोत्साहन प्रदान नहीं करते ताकि टर्मिनल आने निष्पादन में सुधार ला सकें और व्यापार के समग्र हित में उत्पादकता बढ़ा सकें।
 - (ग) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 उन दक्ष प्रचालकों के प्रशुल्क को कम करते हुए दंड देते हैं जो पिछले 3 वर्षों में कुशलता से निष्पादन करते हैं।
 - (घ) एक ही पत्तन परिसर के भीतर टर्मिनलों के भिन्न प्रशुल्क दिशानिर्देश/दरें हैं और इस प्रकार कोई समान स्तर नहीं रहता और यह पक्षपात पूर्ण है।
- (ii) उपरोक्त के होते हुए भी, और ऐसा कानूनी रास्ता अपनाने के अपने अधिकारों के पूर्वाग्रह के, जिनके हम पात्र हैं, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 सहित, समय-समय पर आरोपित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपरोक्त पहलुओं पर अन्य बातों के साथ-साथ प्रतिवाद करते हुए और माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित रिट याचिका का पूर्वाग्रह लिए बिना, हम प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 4 के निबंधनों के अधीन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत कर रहे हैं। [खंड 4 प्रस्ताव दायर करने की प्रक्रिया को सूचीबद्ध करता है।]
- (iii) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अंतर्गत निर्धारित विधि के अनुसार पिछले तीन वित्तीय वर्षों यानी 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लेखापरीक्षित वित्त के आधार पर एआरआर का निर्धारण किया गया है।

- (iv) वित्त वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लेखापरीक्षित लेखे पहले ही प्रस्तुत किये गए हैं। प्राधिकरण को अनुरोध किया गया है कि कंपनी के लेखापरीक्षित लेखाओं को परिपत्रित न किया जाए। इसी प्रकार, प्रस्ताव के समर्थन में प्रस्तुत डाटा वर्कपत्रक भी गोपनीय है। अतः परिपत्रित नहीं करने का अनुरोध किया गया है।
- (v) जीटीआईपीएल ने 06 सितंबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा जेएनपीटी के साथ अलग से करार करने का अनुरोध किया है।
- [बाद में, जीटीआईपीएल ने 25 नवंबर, 2019 के अपने ई-मेल द्वारा और जेएनपीटी ने अपने 24 दिसम्बर, 2019 के पत्र के द्वारा जीटीआईपीएल और जेएनपीटी के बीच हुए अलग करार की प्रति उपलब्ध कराई।]
- (vi) फार्म संख्या 1 से 8, जहां कहीं अपेक्षित है, चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित हैं, प्रस्तुत किये गए हैं।
- (vii) जीटीआईपीएल ने पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और इस प्राधिकरण द्वारा संबंधित बीओटी प्रचालकों और महापत्तन न्यासों से परामर्श के पश्चात् अधिसूचित (संख्या टीएमपी/61/2018-विविध राजपत्र अधिसूचना संख्या 92 दिनांक 7 मार्च, 2019) कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 का गठन अध्ययन किया है और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा यथा निर्धारित प्रपत्रों और समर्थनकारी दस्तावेजों में उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों और कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की वैधता अवधि 01 अक्टूबर 2019 से 30 सितंबर 2022 तक तीन वर्ष की है और कि वैधता अवधि की समाप्ति से तीन महीने पहले एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत किया जायेगा।

4.2. जीटीआईपीएल ने फार्म-1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा का विस्तृत परिकलन और प्रस्तावित दरों पर राजस्व आकलन फार्म-4 में प्रस्तुत किया है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

(लाख रु. में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1-2016-17	वाई2-2017-18	वाई3-2018-19
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	3,360,009,697	3,366,631,239	3,676,266,273
(i)	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	502,135,085	487,737,847	512,790,427
(ii)	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)			
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	3,862,144,782	3,854,369,086	4,189,056,700
(2)	उन मदों का समंजन जहां आईएनडीएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i)	मूल्यहास	-61,514,537	-82,544,145	-168,479,450
(ii)	व्यय की अन्य मदे, यदि कोई है, सूचीबद्ध की जाए - प्रदत्त पट्टा किरया।	422,707,505	439,169,737	456,463,011
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ —	361,192,968	356,625,592	287,983,561
(3)	घटाएं समायोजन:			
(i)	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	-	-	-
(ii)	ऋणों पर ब्याज	29,355,630	7,375,188	-
(iii)	वित्त पट्टे पर ब्याज	472,683,030	479,436,708	484,705,956
(iii)	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	23,322,957	32,163,932	4,483,882
(iv)	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	6,995,775	1,741,709	-
(v)	निर्माण लागत- आईएफआरआईसी -12	4,786,724	7,073,805	6,462,678

(vi)	अन्य प्रावधान यदि, कोई हो	-		
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	537,144,117	527,791,342	495,652,516
(4)	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	-		
(5)	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3)	3,686,193,633	3,683,203,336	3,981,387,745
(6)	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [वाई 1 + वाई2 + वाई3] / 3	3,783,594,905		
(7)	नियोजित पूंजी			
	(i) सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) 31 मार्च 2019 को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(आईजीएएपी को अनुसार)	14,126,028,249		
	(ii) जमा: प्रगति अधीन कार्य के 31 मार्च 2019 को बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	729,482,845		
	(iii) जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क) माल सूची	115,301,635		
	(ख) विभिन्न देनदार	432,455,576		
	(ग) रोकड़	315,060,110		
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग	862,817,321		
	(iv) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	15,718,328,414		
(8)	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ क्रमांक 7(iv)	2,514,932,546		
(9)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+ (8)]	6,298,527,451		
(10)	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरण यदि वाई4 2018-19 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) × 1.0426)	6,566,844,721		
(11)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	6,566,844,721		
(12)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित, पर राजस्व आकलन	6,566,844,721		

4.3. जीटीआईपीएल ने फार्म 4 में वीओटी प्रचालक द्वारा वाई1, वाई2 और वाई3 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित यातायात की औसत के लिए मौजूदा प्रशुल्क के साथ-साथ प्रस्तावित प्रशुल्क के राजस्व आकलन की गणना प्रस्तुत की है। उक्त फार्म के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर कुल आकलित राजस्व 65,668.11 लाख रु. है।

4.4. जीटीआईपीएल ने वर्ष 2017-18 (अप्रैल 2017 से मार्च 2018 तक) और 2018-19 (अप्रैल 2018 से मार्च 2019 तक) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।

4.5. जीटीआईपीएल के प्रस्ताव से यह देखा जाता है कि जीटीआईपीएल ने विभिन्न प्रशुल्क मदों पर सामान्यतः 6% से 20% के बीच वृद्धि चाही है। कुछ प्रशुल्क मदों में यथास्थिति बनाये रखने का प्रस्ताव किया है और कुछेक प्रशुल्क मदों में 7% घटौती का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल ने अपनी मौजूदा सोपाधिकताओं में कुछ संशोधनों का प्रस्ताव भी किया है।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार जीटीआईपीएल के 10 सितंबर, 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति लाइसेंस प्रदाता पत्तन (जेएनपीटी) और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। जीटीआईपीएल द्वारा प्रयोक्ताओं को, कुछेक दस्तावेज परिपत्रित न करने के अनुरोध के आधार पर कि वे संवेदनशील है, इसलिए, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 4.3 के अनुसार, केवल फार्म 1, 3, 5 और प्रस्तावित दरमान ही प्रयोक्ताओं को परिपत्रित किये गए। फिर भी, संपूर्ण प्रस्ताव लाइसेंस प्रदाता पत्तन जेएनपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया।

5.2. इस संबंध में, जेएनपीटी ने 18 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र में बताया है कि जीटीआईपीएल के प्रशुल्क में किसी घटौती से जीआईटीपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्से को प्रभावित करेगा।

6.1. जैसा पहले चर्चा की गई है, माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने प्राधिकरण द्वारा पारित वर्ष 2012 के पिछले प्रशुल्क आदेश पर रोक लगा दी है और जीआईटीपीएल को तत्समय प्रचलित प्रशुल्क की उगाही जारी रखने की अनुमति दे दी जो 03 मार्च 2010 को इस प्राधिकरण के आदेश के अनुसार हैं। न्यायालय का उक्त रोक आदेश अभी भी लागू है।

6.2. यह सुनिश्चित करने के लिए कि जीटीआईपीएल द्वारा अपने दरमानों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने, फलस्वरूप प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव की विवेचना करने प्राधिकरण द्वारा आदेश पारित करने तथा जीटीआईपीएल के आदेश का कार्यान्वयन करने से माननीय उच्च न्यायालय के आदेश का उल्लंघन तो नहीं होगा, हमने 20 सितंबर, 2019 के अपने पत्र के द्वारा जीटीआईपीएल को यह अनुरोध किया कि वह माननीय बम्बई उच्च न्यायालय को यह सूचित करे कि जीटीआईपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत प्राधिकरण के पास अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर कर रहा है और उस सूचना की प्रति हमें भी दें।

6.3 5 नवंबर, 2019 के अनुस्मारक के पश्चात्, जीटीआईपीएल ने 22 दिसंबर, 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा सूचित किया कि उन्होंने माननीय उच्च न्यायालय को जीटीआईपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत प्राधिकरण के पास अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना किया है। जीटीआईपीएल ने माननीय न्यायालय में जीटीआईपीएल दायर अतिरिक्त शपथ-पत्र की प्रति भी अग्रेषित की है।

6.4. अतिरिक्त शपथ पत्र की प्रति से यह देखा जाता है कि जीटीआईपीएल ने, अन्य बातों के साथ, माननीय उच्च न्यायालय, बंबई के समक्ष निम्नलिखित निवेदन किया है:-

(i) *वर्तमान याचिका के लंबित रहने के दौरान, कुछेक तथ्यों को रिकार्ड में लाने के उद्देश्य के सीमित प्रयोजन से यह अतिरिक्त शपथ-पत्र दायर किया जा रहा है।*

(ii) *07 मार्च, 2019 को 2 नवंबर प्रतिवादी द्वारा नए प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किये गए थे ("प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019")। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसरण में, याचिका दाता ने 11 दिसंबर, 2019 को, वर्तमान याचिका में अपने अधिकारों और विवादों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, नए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अंतर्गत प्रतिवादी संख्या 2 के समक्ष प्रशुल्क निधारण का आवेदन दायर किया है।"*

6.5. अपने शपथपत्र के एक भाग के रूप में जीटीआईपीएल ने, अन्य बातों के साथ-साथ, प्राधिकरण को प्रस्ताव भेजे जाने वाले 11 सितंबर 2019 के अग्रेषित पत्र (बिना संलग्नकों के) की प्रति भी संलग्न की है।

7. इस मामले में 31 अक्टूबर, 2019 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में जीटीआईपीएल और लाइसेंस प्रदाता पत्तन होने के नाते, जेएनपीटी, के प्रतिनिधि उपस्थित थे। कोई भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन संयुक्त सुनवाई में उपस्थित नहीं था। जीटीआईपीएल ने प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण दिया। जीटीआईपीएल और लाइसेंस प्रदाता पत्तन जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में अपने-अपने निवेदन रखे।

8.1. चूंकि कोई भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन 31 अक्टूबर, 2019 को हुई संयुक्त सुनवाई में उपस्थित नहीं था, संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया कि प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को अपनी टिप्पणियां देने के लिए एक और अवसर दिया जाए। तदनुसार, सभी प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को 5 नवंबर 2019 के पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजने का पुनः अनुरोध किया गया।

8.2. इस संबंध में, केवल मेरीटाईम एसोसिएशन ऑफ नेशनवाइड शिपिंग एजेंसीज़ इंडिया (मानसा) ने 11 नवंबर, 2019 के अपने ई-मेल द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी।

8.3. अपने निवेदन में, मानसा ने, अन्य बातों के साथ-साथ, यह अनुरोध किया कि मामले को अंतिम रूप देने से पूर्व कुछेक बिंदुओं पर चर्चा करना चाहेंगे। चूंकि इस मामले में मानसा को विधिवत् सूचना देते हुए, और अन्य हितधारकों के साथ-साथ, संयुक्त सुनवाई पहले ही हो चुकी है, अब इस मामले में चर्चा का एक और दौर आयोजित करना संभव नहीं होगा, जैसा मानसा ने अनुरोध किया था।

8.4. इसलिए, मानसा की टिप्पणियों को जीटीआईपीएल को भेजते समय, मानसा को इस मामले में चर्चा के लिए जीटीआईपीएल से संपर्क करने को कहा गया था। जीटीआईपीएल ने 22 दिसंबर, 2019 के अपने ई-मेल द्वारा यह संसूचित किया कि संपर्क किये जाने पर वे मानसा के साथ चर्चा के लिए उपलब्ध रहेंगे। इस संबंध में 1 जनवरी, 2020 के पत्र के द्वारा मानसा को अनुरोध किया गया कि मानसा और जीटीआईपीएल के बीच हुई चर्चा के परिणाम उन्हें सूचित किया जाये। तथापि, मामले को अंतिम रूप दिये जाने तक हमें तो मानसा से और न ही जीटीआईटीपीएल से कोई सूचना प्राप्त हुई है।

9.1. प्रस्ताव की संवीक्षा के आधार पर हमारे 4 नवंबर, 2019 के पत्र के द्वारा जीटीआईपीएल को अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जीटीआईपीएल ने 15 नवंबर, 2019 और 18 नवंबर, 2019 के ई-मेलों द्वारा अपना उत्तर भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उस पर जीटीआईपीएल का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	मांगी गई सूचना	जीटीआईपीएल का उत्तर
क.	एआरआर परिकलन	
(i)	फार्म संख्या 1 में, क्रमांक 1 पर वर्ष 2016-17 का कुल व्यय 386.21 करोड़ का दर्शाया गया है, जबकि वर्ष 2016-17 के जीटीआईपीएल के वार्षिक लेखाओं के अनुसार कुल व्यय 385.74 करोड़ रु. है। जीटीआईपीएल 2016-17 के लिए क्रमांक 1 फार्म संख्या 1 में सही व्यय को सुविचार में ले।	फार्म नं. 1 को सही कर दिया गया है।
(ii)	जैसा फार्म 6क से देखा जाता है, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान फार्म संख्या 1 के क्रमांक 2 में समायोजन की यह राशि आईजीएएपी के आधार पर यथासुविचारित मूल्य ह्रास और पट्टा किराये, की राशि के कारण राशि में यह भिन्नता आई प्रतीत होती है क्योंकि इन्हें वार्षिक लेखाओं में इंडएएस के अनुसार लिया गया है। इस संबंध में जीटीआईपीएल मूल्यह्रास और पट्टा किराये की राशि के समर्थन में फार्म नं. 6 में आईजीएएपी के आधार पर सुविचारित सभी वर्षों की गणना प्रस्तुत करे।	फार्म नं. 6 में आईजीएएपी के अनुसार यथासुविचारित राशि के समर्थन में, सभी वर्षों के लिए, गणना प्रस्तुत है। पट्टा किराये की गणना, बीजक की प्रतियों के साथ प्रस्तुत हैं।
(iii)	जीटीआईपीएल के वार्षिक लेखाओं में 'वित्त लागतों' की अनुसूची में, 'वित्त पट्टे पर ब्याज व्यय', 'उधार पर ब्याज' और 'अन्य' शामिल हैं। फार्म सं. 1 के क्रमांक 3 में कुल व्यय से किसी भी वर्ष का व्यय 'अन्य' के छोड़ने पर सुविचार नहीं किया गया है। उक्त व्यय को कुछ व्यय में से हटाना भी होगा।	उक्त व्यय करों के विलंबित भुगतानों पर अदा किया गया ब्याज है और 'वित्त लागतों' की प्राकृति का नहीं है। अतः इसे कुल व्यय में जोड़ा गया है।
(iv)	आईजीएएपी के अनुसार 31 मार्च 2019 को सकल स्थायी आस्तियों और पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य, फार्म संख्या 1 में यथासुविचारित जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म संख्या 7 पर आधारित है। फार्म संख्या 7 के संबद्ध में जीटीआईपीएल निम्नलिखित के समर्थन में गणना प्रस्तुत करे:	
(क)	प्रत्येक आस्ति श्रेणी अर्थात् प्लांट एंड मशीनरी, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर, हार्डवेयर, नेटवर्क, वाहन और अन्य स्थायी आस्तियों के लिए वर्ष 2016-17 की सकल स्थायी आस्तियां और मूल्यह्रास का आदि शेष।	जीटीआईपीएल ने गणना प्रस्तुत कर दी है।
(ख)	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए प्रत्येक आस्ति श्रेणी अर्थात् प्लांट एंड मशीनरी, फर्नीचर और फिक्सचर, कार्यालय उपस्कर, कंप्यूटर, हार्डवेयर, नेटवर्क, वाहन और अन्य स्थायी आस्तियों के सुविचारित मूल्यह्रास।	जीटीआईपीएल ने गणना प्रस्तुत कर दी है।

(ग)	वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए फार्म नं. 7 में यथासुविचारित सकल स्थायी आस्तियों के अंतर्गत निपटान के आंकड़े क्रमशः 3.71 करोड़ रु. और 50.83 करोड़ रुपये दर्शाये गए हैं, इन्हें क्रमिक वर्षों के वार्षिक लेखाओं के अनुरूप नहीं पाया गया। जीटीआईपीएल फार्म नं. 7 में सुविचारित आंकड़े के समर्थन में गणना प्रस्तुत करें।	सकल स्थायी आस्तियों के अंतर्गत दिखाये गए निपटान आंकड़े ईड एएस लेखाओं में डब्ल्यूडीवी मूल्य के अनुसार हैं। क्योंकि सकल ब्लॉक ईड एएस कार्यान्वयन के लिए डब्ल्यूडीवी री-स्टेट किया गया था। उसका सकल ब्लॉक मूल्य निपटायी गई आस्तियों के लिए आईजीएएपी गणना में घटाकर दर्शाया गया है।
(vii)	जहां तक फार्म संख्या 3 में कार्यकारी पूंजी का संबंध है, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करें:	
(क)	फार्म संख्या 3 में 11.53 करोड़ रु. तक की पूंजीगत स्पेयर्स की मालसूची की राशि के आधार पर जीटीआईपीएल पुष्टि करे कि क्या यह एक वर्ष का औसत उपभोग है।	यह पुष्टि की जाती है कि यह एक वर्ष का औसत उपभोग है।
(ख)	जीटीआईपीएल ने 20.42 करोड़ रु. की राशि को कार्यशील पूंजी के अंतर्गत विविध देनदारों के रूप में व्यापार प्राप्य के लिए सुविचार में लिया है। जीटीआईपीएल यह नोट करे कि जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित व्यापार प्राप्त जेएनपीटी के साथ संविदात्मक दायित्व के कारण नहीं उठता और इसलिए यह विविध देनदारों की एक मद के रूप में ग्राह्य नहीं है।	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और कार्यकारी दिशानिर्देश विविध देनदारों को कार्यशील पूंजी से अलग नहीं करते हैं।
(ग)	रोकड शेष के परिकलन में, ऐसा प्रतीत होता है कि जीटीआईपीएल ने एक महीने के रोकड व्ययों का निर्धारण करते समय "कर व्ययों" पर सुविचार किया है। जीटीआईपीएल नोट करे कि जीटीआईपीएल का प्रशुल्क निर्धारण करते समय चूंकि कर को व्यय की एक मद के रूप में नहीं लिया गया है, नकद शेष निकालने के लिए कर व्ययों को सुविचार में लेना उपयुक्त नहीं समझा जाता अतः इसे हटा दिया जाए।	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 का खंड 2.6 नकद शेष की सीमा एक महीने के नकद व्यय के समान करता है। इसलिए, नकद रहित व्ययों जैसे मूल्यह्रास और निर्माण लागत आदि को नकद शेष परिकलन में जोड़ा नहीं गया है।
ख.	राजस्व आकलन	
(viii)	फार्म 4 में, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों में यातायात के आधार पर औसत यातायात 19.56 लाख टीईयू दर्शाया है। उसी फार्म 4 में, राजस्व आकलन के लिए जीटीआईपीएल ने विभिन्न कंटेनर मिश्रण को सुविचार में लिया है। उक्त कंटेनर मिश्रण का योग 19.56 लाख टीईयू के औसत यातायात से मेल खा सकता है। इस संबंध में गणना भी प्रस्तुत की जाए।	औसत कंटेनर यातायात 13,37,416 कंटेनर है जो घाट से/को होकर जाने वाले आयात, निर्यात तथा रेस्टो पर आधारित है, यानी पोत उतरायी और लदान कार्यकलाप/राजस्व आकलन की विस्तृत गणना में इन कार्यकलापों का योग 13,37,416 कंटेनर है जो मेल खाता है।
(ix)	फार्म नं. 4 में प्रशुल्क के मौजूदा और प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन से संबंधित गणना के संबंध में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित को स्पष्ट/प्रस्तुत करें।	
(क)	विभिन्न सेवाओं की दरों से, जैसी जीटीआईपीएल ने, दरमानों के अनुसार, फार्म नं.4 में दर्शाया है, यह देखा जाता है, कि दरे सामान्यतः वहीं हैं जो 3 मार्च, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/49/2008-जीटीआईपीएल में अनुमोदित हैं। उक्त आदेश के पश्चात्, जीटीआईपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन के आधार पर इस प्राधिकरण ने 3 नवंबर 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/31/2010-जीटीआईपीएल के द्वारा निर्धारित दरों में मार्च 2010 के आदेश की यथास्थिति बनाये रखी थी, परंतु अन्य बातों के साथ अधिक ऊँचे और अति आयामी कंटेनरों के लिए मार्च 2010 में यथानुमोदित 1.25 गुणा के स्थान पर ठहराव समय प्रभारों की उगाही को दो गुना अनुमोदित किया गया था। तथापि, गणना में जीटीआईपीएल ने अति आयामी कंटेनरों से भंडारण आय सामान्य	संशोधित गणना में यह सुधार कर दिया गया है।

	कंटेनर से 1.25 गुणा की दर से ही दर्शायी गई है, न कि दोगुनी दर पर। जीटीआईपीएल स्थिति स्पष्ट करे।	
(ख)	इसी प्रकार, जीटीआईपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए 03 नवंबर, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/31/2010-जीटीआईपीएल में खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार सामान्य कंटेनरों से 1.25 गुणा निर्धारित किये गए थे। उक्त प्रभार जीटीआईपीएल ने अपने गणना में सही लेखबद्ध किये प्रतीत नहीं होते हैं।	भंडारण प्रभार खतरनाक कंटेनरों के लिए सामान्य कंटेनरों के 1.25 गुणा सही लिये गए हैं।
(ग)	गणना में जीटीआईपीएल 'रेल से यार्ड' और 'यार्ड से रेल' के बीच आवाजाही के लिए 20' कंटेनर के लिए 400/- रु. और सभी प्रकार के 40' कंटेनर के लिए 800/-रु. की दर पर सुविचार किया प्रतीत होता है। यह अलग से अधिसूचना के आधार पर किया गया है। उस अलग अधिसूचना की प्रति प्रस्तुत की जाए, जिसके आधार पर उक्त दरें सुविचारित की गई हैं।	उक्त प्रभार प्राधिकरण की अधिसूचना के अनुसार आईटीआरएचओ मूवमेंट के लिए हैं। प्राधिकरण की अधिसूचना की प्रति प्रस्तुत है।
(घ)	जीटीआईपीएल के मौजूदा दरमानों के खंड 9क में यथानिर्धारित कंटेनर अंतरण प्रभार 20' कंटेनर के लिए 1805.40 रु., 40' कंटेनर के लिए 2708.10 रु. और 40' से अधिक के कंटेनरों के लिए 3610.80 रु. है। लेकिन, गणना में मौजूदा दरों को 20' कंटेनर के लिए 1805 रु., 40' कंटेनर के लिए 2708 रु. और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए 3610 रु. लिया गया है। जीटीआईपीएल अशुद्धियों का सुधार करे और सही दरों को लेखबद्ध करें।	संशोधित गणना में सुधार कर दिया गया है।
(ङ)	जीटीआईपीएल ने गणना में डालर में प्रशुल्क को भारतीय रु. में परिवर्तित करने के लिए 70/- रु. प्रति डालर की विनिमय दर पर सुविचार किया प्रतीत होता है। इस पर सुविचार करने का आधार बताएं।	यह पिछले 6 महीने की औसत विनिमय दर है।
ग.	दरमान	
(X)	जहां तक प्रस्तावित दरमानों का संबंध है, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट / प्रस्तुत करें:	
(क)	प्रस्तावित दरमान के भाग 1 के शीर्षक के विवरण में परिवर्तन के कारण जिससे रेल-ईन/रेल-आऊट कंटेनर/गैर-पोत बद्ध कंटेनरों को भाग 1 के दायरे में लाया जा सके, स्पष्ट किये जायें।	ऐसे गैर-पोत बद्ध कंटेनरों और रेल-इन और रेल आऊट कंटेनरों के प्रभारों में अस्पष्टता से बचा जा सके। ऐसे प्रचालन विरले ही होते हैं और उन पर दरमानों के अनुसार प्रभार लिया जाता है।
(ख)	प्रस्तावित दरमान में, जीटीआईपीएल में मौजूदा भाग 1 ख को विलुप्त कर दिया प्रतीत होता है जो सामान्य/रीफर कंटेनरों को यार्ड से सीएफएस और सीएफएस से यार्ड को आवाजाही की दर निर्धारित करता है। प्रस्तावित विलोपन के कारण स्पष्ट करें।	ऐसे कार्यकलाप जीटीआई द्वारा किया नहीं जाता अतः इस भाग को विलुप्त कर दिया गया है।
(ग)	कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 9.9.3. अन्य बातों के साथ-साथ अनुबद्ध करते हैं कि अति आयामी कंटेनरों पर 50% तक प्रीमियम की उगाही की जा सकती है। तथापि, जीटीआईपीएल ने ओडीसी प्रहस्तन के लिए 100% प्रीमियम का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वह ओडीसी प्रहस्तन के लिए 50% प्रीमियम का प्रस्ताव करें। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलित आय को भी आशोधित किया जाता ताकि प्रभाव लेखबद्ध हो सके।	संशोधित फार्म संख्या 4 और गणना की सही कर दिया गया है।
(घ)	कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 9.9.3 अन्य बातों के साथ-साथ, अनुबद्ध करता है कि अति आयामी कंटेनरों के भंडारण प्रभार कंटेनर द्वारा वास्तव में घेरी गई जगह के आधार पर या मौजूदा प्रथा के अनुसार होने चाहिए। मार्च 2010 के आदेश के समीक्षा आदेश के	कृपया यह नोट करें कि ओडीसी कंटेनर पर कोई कंटेनर स्टैक नहीं किया जा सकता। अतः सामान्य 5' की ऊंचाई को देखते हुए भू-स्लॉट का भंडारण राजस्व समाप्त हो

	अनुसार, ओडीसी के भंडारण प्रभार सामान्य कंटेनरों के प्रभार से दुगुना अनुमोदित किये गए थे। चूंकि मौजूदा प्रथा दरों से दुगुना उगाहने की है, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन भी आशोधित करना होगा उसका प्रभाव भी लेना होगा।	जाता है। प्रचालक के पास यह विकल्प है कि वह वास्तविक भू-स्लॉट के अनुसार या मौजूदा प्रथा के अनुसार प्रभारित करे।
(ड)	कार्यकारी दिशानिर्देश का खंड 10.1.2., अन्य बातों के साथ-साथ, अनुबद्ध करता है कि दरमानों के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ से तटीय दरों का पुनर्कथन नहीं किया जायेगा। तथापि, प्रस्तावित भाग 6,7,8क और 9 में जीटीआईपीएल ने तटीय पोतों के लिए प्रचलित विनिमय दर को पुनर्कथन किया गया प्रतीत होता है। यहां तक कि प्रस्तावित भाग 11 में तटीय कंटेनरों की विभिन्न किस्मों के लिए ठहराव समय प्रभारों में जीटीआईपीएल ने तटीय दरों का पुनर्कथन किया है। जीटीआईपीएल तटीय पोतों के लिए दरें बिना विनिमय दर के पुनर्कथन के प्रस्तावित करे।	तटीय दरें विदेशी कंटेनरों का 60% है जैसा कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 8.3 में दिया गया है।
(च)	(i) प्रस्तावित दरमानों के भाग 8 में टिप्पणी अंतर्विष्ट करने कारण, ताकि यदि लदान टर्मिनल टीपी कंटेनर के लिए प्रभारित करता है तो शट-आऊट प्रभार उगाहे जा सकें। (ii) जब शट-आऊट कंटेनर की परिभाषा भाग 1.17 में दी गई है तो टिप्पणी के प्रस्ताव का कारण स्पष्ट किया जाये। यह स्पष्ट किया जाये कि क्या प्रस्तावित टिप्पणी परिभाषा के साथ मेल खाती है।	यदि लदान टर्मिनल टीपी के लिए प्रभार लेता है तो कंटेनर के री-स्टैक के लिए अतिरिक्त प्रचालन कार्यकलाप करना पड़ता है। परिभाषा को टीपी कंटेनर शामिल करने के लिए जिसका लदान टर्मिनल बदल जाता है संशोधित किया जा सकता है।
(छ)	(i) जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित दरमान के भाग 10 में विभिन्न नई सेवाओं को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है जैसे टर्मिनल के भीतर अतिरिक्त परिवहन, अतिरिक्त लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, खतरनाक निरस्त करना/पुनः जारी करना, खतरनाक कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/ गलत घोषणा करना, ऑन व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण, खाली कंटेनर प्रशासनिक/निरीक्षण शुल्क, कंटेनर को अप्रकट/ रोकना, बीजक संशोधन, बारी बिना सुपुर्दगी, फ्लैट, रैक बांधना/ खोलना प्रभार, टिवस्ट लॉक कटिंग प्रभार, हज बंद सफाई प्रभार, द्वार टर्निंग कार्यकलाप, तुरंत सुपुर्दगी, ब्लॉक स्लो किराया, ब्रेक बल्क प्रहस्तन, लैशिंग प्रभार, गेट खुलने से पहले प्रवेश, री-वर्किंग और अन्य किसी निरीक्षण के लिए खुला स्थान उपलब्ध कराना, विशेष उपस्करों का प्रयोग चुनिंदा कंटेनर सुपुर्दगी, ईएएल के कंटेनर को पुनः रखना, प्रशासनिक प्रभार और रीफर तापमान बदलाव प्रभार प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 5.6.1 को ध्यान में रखते हुए जीटीआईपीएल प्रत्येक नई दर निकालने की गणना प्रस्तुत करें।	जीटीआईपीएल ने विभिन्न नई सेवाओं के लिए औचित्य प्रस्तुत किये हैं। इन पर जीटीआईपीएल के प्रस्ताव के विश्लेषण में चर्चा की गई है।
	(ii) जीटीआईपीएल ने भाग 10.25 में ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 1,50,000/- रु. प्रति क्रेन की दर का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल यह स्पष्ट करे कि क्या रियायत करार के अंतर्गत ब्रेकबल्क कार्गो प्रहस्तन अधिकृत है।	लाइसेंस करार के खंड 10.1 के अनुसार जो नीचे पुनरुद्धरत किया जा रहा है:- 10.1 "प्रचालन चरण के दौरान, लाइसेंस धारक प्रचलित दरमानों के अनुसार परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के प्रयोग के लिए कार्गो के मालिक/परेपिती से और पोत स्वामी/एजेंटों से, यथाविधि सम्मत और प्राधिकरण द्वारा या लागू किसी विधि के अंतर्गत निर्धारित सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अधिसूचित ("दरमान") प्रशुल्क की उगाही और वसूली का पात्र होगा और

		<p>सकल राजस्व लाइसेंस करार बिंदु संख्या (ii) नीचे पुनरुद्धरित किया जाता है:-</p> <p>(ii) कंटेनर के अतिरिक्त किसी कार्गो के प्रहस्तन से अर्जित राजस्व।</p> <p>जीटीआई कार्गो प्रहस्तन के प्रभारों की ठगाही का पात्र है जीटीआई द्वारा प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो कंटेनर पोत के माध्यम से वाहित कार्गो है।</p>
(ज)	(i) रेल-इन-रेल-आऊट/गैर पोत बद्ध लदे/खाली कंटेनरों के भंडारण प्रभारों की ठगाही की जरूरत संबंधी टिप्पणी प्रस्तुत की जाए।	<p>यह गैर-पोत बद्ध कंटेनरों और रेल-इन तथा रेल-आऊट कंटेनरों के कार्याकलापों को कवर करने तथा प्रभारों में अस्पष्टता से बचने के लिए है। ऐसे प्रचालन विरले ही होते हैं और दरमानों के अनुसार प्रभारित किये जाते हैं।</p>
	(ii) अति ऊंची और अति आयामी कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों के लिए सामान्य लागू प्रभारों से 3 गुना भंडारण प्रभार निर्धारित करने का आधार और एक द्वारा खुला तथा फ्लैट बंडल कंटेनर के लिए लागू सामान्य प्रभारों का 4 गुना करने का आधार प्रस्तुत करें।	<p>कृपया यह नोट करें कि ओडीसी कंटेनर पर कोई कंटेनर स्टैक नहीं किया जा सकता। अतः सामान्य 5' की ऊंचाई को देखते हुए भू-स्लॉट का भंडारण राजस्व समाप्त हो जाता है। प्रचालक के पास यह विकल्प है कि वह वास्तविक भू-स्लॉट के अनुसार या मौजूदा प्रथा के अनुसार प्रभारित करे।</p> <p>इस प्रकार, एक द्वारा खुला कंटेनर के परिणामस्वरूप इसकी स्थिति के अनुरूप एक द्वारा खुला कंटेनरों की स्टैकिंग में कठिनाई होती है। फ्लैट रैक बंडल कंटेनर पर कंटेनर पर कोई कंटेनर स्टैक नहीं किया जा सकता। अतः सामान्य 5' की ऊंचाई को देखते हुए भू-स्लॉट का भंडारण राजस्व समाप्त हो जाता है।</p>
	(iii) ठहराव समय प्रभारों से संबंधित भाग 11 के अंतर्गत, जीटीआईपीएल ने क्रमांक ग पर कंटेनरों की एक नई उप-श्रेणी लागू की है नामतः रेल इन-रेल आउट/गैर पोत बद्धलदे/खाली कंटेनर। इस संबंध में, जीटीआईपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.6.1 में अनुबद्धता को ध्यान में रखकर नई प्रस्तावित प्रत्येक भंडारण दर को निकालने की गणना/आधार प्रस्तुत करें।	<p>चूंकि सभी कंटेनर (सिवा ओडीसी, फ्लैट रैक और एक द्वारा खुला कंटेनर) एक समान स्थान ग्रहण करते हैं, इसलिए सभी प्रकार के कंटेनरों के लिए, घटौती पर सुविचार के पश्चात्, समान दर का प्रस्ताव किया गया है।</p>
(झ)	'सामान्य टिप्पणियों' के अंतर्गत मौजूदा टिप्पणी संख्या 1 और 7 के विलोपन के प्रस्ताव के कारण स्पष्ट करें।	प्रस्तावित दरमान में यह टिप्पणियां विलुप्त की जाती है।
(ञ)	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन में, जीटीआईपीएल ने 'लदे सामान्य 45' कंटेनर के लिए ट्रक से यार्ड ले जाने के लिए 2532/-रु. की दर पर सुविचार किया है (फार्म 4 का क्रमांक 154)। फिर भी, जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित दर 1688/- रु. है। आय के आकलन को तदनुसार आशोधित किया जाए।	संशोधित गणना में सुधार कर लिया गया है।
(xi)	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन के संबंध में, जैसा फार्म 4 में दिया गया है, जीटीआईपीएल निम्नलिखित को स्पष्ट /प्रस्तुत करें:	
(क)	प्रस्तावित भाग 9 में रीफर निगरानी और कनैक्शन की डालर मूल्यवर्ग को सुविचार में लेते हुए, जीटीआईपीएल फार्म नं. 4 में	70 रु. प्रति अमरीकी डालर की विनिमय दर पर 2. दिन के औसत ठहराव समय के

	रीफर निगरानी और कनैक्शन से आय के आकलन में रुपया मूल्यवर्ग दर के समर्थन में गणना प्रस्तुत करें।	साथ सुविचार में लिया गया है यानी 12-4 घंटा स्लॉट।
(ख)	विभिन्न पोतांतरण कंटेनरों से प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन के संबंध में, देखा जाता है कि जीटीआईपीएल ने संगत प्रस्तावित दरों के आधे पर ही सुविचार किया है। इसके तर्क प्रस्तुत किये जाएं।	टीपी (पोतांतरण) कार्यकलाप टीपी लदान और उतरायी में विभक्त है और पोत वाल्यूम में अलग से लेखबद्ध होते हैं। अतः उसके लिए दर टीपी कंटेनर प्रभारों का 50% सुविचारित की जाती है।
(ग)	भाग 10क में कंटेनरों के अंतरण के लिए प्रस्तावित दरमानों में यथानिर्धारित दरें 20' कंटेनर के लिए 1687.51 रु., 40' कंटेनर के लिए 2531.26 रु. और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए 3375.01 रु. हैं। तथापि, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन से संबंधित गणना में प्रस्तावित दरें 20' कंटेनर के लिए 1687.13 रु., 40' कंटेनर के लिए 2531.17 रु. और 406 से अधिक के कंटेनर के लिए 3374.27 रु. या 3375.20 रु. सुविचारित हैं। जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वे अशुद्धियों का सुधार करें और सही दरें लेखबद्ध करें। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन भी आशोधित किया जाए ताकि इसका प्रभाव लेखबद्ध हो सके।	संशोधित गणना में सुधार कर दिया गया है।
(घ)	जीटीआईपीएल प्रस्तावित दरमानों में भाग 10.10 में खतरनाक स्टिकर लगाने/हटाने के प्रभार की यथानिर्धारित दरें 600/- रु. प्रति कंटेनर है। लेकिन, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर प्रस्तावित दर 200/- प्रति कंटेनर जीटीआईपीएल अशुद्धि का सुधार करे और सही दर लेखबद्ध जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वे अशुद्धियों का सुधार करें और सही दरें लेखबद्ध करें। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन भी आशोधित किया जाए ताकि इसका प्रभाव लेखबद्ध हो सके।	इस कार्यकलाप के लिए दरमानों में 200 रु. प्रति कंटेनर में परिवर्तन किया गया है।
(ङ)	भाग 10.19 में फ्लैट रैक प्रहस्तन प्रभारों के लिए जीटीआईपीएल के दरमानों में प्रस्तावित दर 20' कंटेनर के लिए 210/- रु. 40' कंटेनर के लिए 315/- रु. है। लेकिन, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन की गणना में प्रस्तावित दर 7742.68 रु. प्रति 20' कंटेनर और 11614.02 रु. प्रति 40' कंटेनर के लिए सुविचारित है (क्रमांक 220 व 221) और 350/- रु. (क्रमांक 237)। जीटीआईपीएल अशुद्धि का सुधार करे और सही दर लेखबद्ध जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वे अशुद्धियों का सुधार करें और सही दरें लेखबद्ध करें। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन भी आशोधित किया जाए ताकि इसका प्रभाव लेखबद्ध हो सके।	कृपया नोट करें कि भाग 10.19 में उल्लिखित दर फ्लैट रैक खोलने और बंद करने के लिए है। 20' कंटेनर के लिए 7742.69 रु. प्रति कंटेनर और 40' कंटेनर के लिए 11614.02 फ्लैट रैक प्रहस्तन के लिए हैं। फ्लैट रैक प्रहस्तन दरें ओडीसी के समान हैं क्योंकि ओडीसी की परिभाषा में फ्लैट रैक कंटेनर भी आते हैं। क्रमांक 237 पर सुविचार किया गया है। 350/- रु. के स्थान पर 315 रु. राजस्व आकलन में सुधार कर दिया गया है।
(च)	भाग 10.34(ख) में कूड़ा कर्कट हटाने के लिए प्रस्तावित दरमानों में 48000/- रु. प्रति जलयान दर निर्धारित की गई है। लेकिन प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय के आकलन से संबंधित गणना में, प्रस्तावित दर 47362.95 रु. प्रति जलयान सुविचार में ली गई है। जीटीआईपीएल अशुद्धि का सुधार करे और सही दर लेखबद्ध जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वे अशुद्धियों का सुधार करें और सही दरें लेखबद्ध करें। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन भी आशोधित किया जाए ताकि इसका प्रभाव लेखबद्ध हो सके।	संशोधित गणना में सुधार कर दिया गया है।
(छ)	20' और 40' कंटेनर के भंडारण के लिए 'फ्लैट रैक बंडल' के प्रभार (फार्म 4 का क्रमांक 222 व 223) क्रमश 968.80 रु तथा 1 937.60 रु. राजस्व आकलन के लिए सुविचार में लिये गए हैं। यह दर भाग 11 की टिप्पणी संख्या 7 के अनुरूप प्रतीत नहीं होती।	संशोधित गणना में सुधार कर दिया गया है।

(ज)	टीपी कंटेनर के लदान टर्मिनल के परिवर्तन के लिए राजस्व आकलन में सुविचारित 3061.80 रु. की दर दरमानों में प्रस्तावित नहीं पाई गई (फार्म 4 कमांक 234)। जीटीआईपीएल स्थिति स्पष्ट करे।	जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, ऐसे कंटेनरों को शट-आऊट कंटेनर समझा गया है अतः शट-आऊट कंटेनर प्रभार लागू होते हैं।
(झ)	प्रस्तावित दरमानों में भाग 10.28 और 10.29 की प्रशुल्क मदों के लिए दिये गये विवरण भिन्न हैं। दोनों ही विवरण एक समान प्रतीत होते हैं।	यह दोहरा दिया गया है इसलिए दरमानों से हटा दिया गया है।
घ.	अन्य	
(xii)	जीटीआईपीएल ने पोतांतरण कंटेनर, खतरनाक कंटेनर और अतिआयामी कंटेनरों के प्रशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव किया है तथा कंटेनरों के जलयान से यार्ड और यार्ड से जलयान तक आवाजाही, हैच कवर प्रहस्तन कार्यकलाप, शट-आऊट कंटेनर प्रभार टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का अंतरण में यथा ठहराव समय प्रभारों में घटौती की है। जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वह प्रशुल्क में वृद्धि अथवा घटौती जैसा भी मामला हो, प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के संदर्भ में प्रति टीईयू प्रतिशत में प्रभाव को दर्शाये।	प्रति टीईयू दर में की समग्र घटौती में 6.55% प्रभाव पड़ेगा।
(xiii)	जीटीआईपीएल पुष्टि करें कि इसने सभी प्रशुल्क मदों की अपने प्रस्तावित दरमान में, आय का आकलन किया है।	यह पुष्टि की जाती है कि, जीटीआईपीएल सभी प्रशुल्क मदों की अपने प्रस्तावित दरमान में, आय का आकलन किया है।
(xiv)	इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी प्रचालकों के लिए एक कॉमन अडाप्शन आदेश पारित किया है और समय-समय पर सभी जीटीआईपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी प्रचालकों को अनुरोध किया जाता रहा है कि वे दरमानों में उपयुक्त टिप्पणियां अंतर्विष्ट करें। तथापि, जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमानों में कॉमन अडाप्शन आदेश के अनुरूप उपयुक्त टिप्पणियां शामिल की प्रतीत नहीं होती हैं।	
(क)	वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमाशुल्क बोर्ड द्वारा जारी 11 मई 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमाशुल्क (एनटी) के संदर्भ में श्रीलंका या बंगलादेश की जलसीमाओं से होकर एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन के बीच आवाजाही करने वाले जलयानों और कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रावधान के 26 नवंबर, 2015 के कॉमन आदेश अडाप्शन संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी में 25 सितंबर 2018 के संशोधित आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी।	इन टिप्पणियों को उपयुक्त रूप से दरमानों में अंतर्विष्ट कर लिया गया है।
(ख)	24 जुलाई 2019 का कॉमन अडाप्शन संख्या टीएएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बीओटी प्रचालकों के दरमानों में 2 वर्ष की अवधि के दिल्ली मुंबई औद्योगिक गलियार विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) द्वारा प्रदत्त संभरण डाटा बैंक सेवा के लिए कंटेनरों पर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की उगाही से संबंधित उपबंध अंतर्विष्ट किया गया है। जीटीआईपीएल इन कॉमन आदेशों में अनुबद्धता को अपने दरमानों में अंतर्विष्ट करे।	

9.2. जीटीआईपीएल के वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे विदेशी मुद्रा विनियम लेन-देन और अनुवाद (वित्तीय लागतों के लिए सुविचारित को छोड़कर) पर 209.70 लाख रु. और 121 लाख रु. का निवल घाटा दर्शाते हैं। जब जीटीआईपीएल को व्ययों की किस्म को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया, जीटीआईपीएल ने 30 जनवरी 2020 के ई-मेल

के द्वारा स्पष्ट किया कि विदेशी मुद्रा लेन-देनों पर विनिमय लाभ/हानि की राशि मुख्यतः विदेशी वेंडरों को भुगतान के कारण है जो बीजकों की बुकिंग और भुगतान के समय विनियम दर की भिन्नता के कारण होते हैं।

10. जैसी ऊपर चर्चा की गई है, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने समय, जीटीआईपीएल ने अपने 15 नवंबर, 2019 के और 18 नवंबर, 2019 के ई-मेलों के द्वारा विभिन्न फार्मों का संशोधन किया है और संशोधित प्रारूप दरमान भी प्रस्तुत किये हैं। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित एआरआर परिकलन का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

(राशि रु. में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1 2016-17	वाई2 2017-18	वाई3 2018-19
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i)	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	3,355,334,915	3,366,631,239	3,676,266,273
(ii)	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	502,135,085	487,737,847	512,790,427
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	3,857,470,000	3,854,369,086	4,189,056,700
(2)	उन मदों का समंजन जहां आईएनडीएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i)	मूल्यहास	-61,514,537	-82,544,145	-168,479,450
(ii)	व्यय की अन्य मदे, यदि कोई है, सूचीबद्ध की जाए।	422,707,505	439,169,737	456,463,011
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ —	361,192,968	356,625,592	287,983,561
(3)	घटाएं समायोजन:			
(i)	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	-	-	-
(ii)	ऋणों पर व्याज	29,355,630	7,375,188	-
(iii)	वित्त पट्टे पर व्याज	472,683,030	479,436,708	484,705,956
(iii)	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	23,322,957	32,163,932	4,483,882
(iv)	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	6,995,775	1,741,709	-
(v)	निर्माण लागत- आईएफआरआईसी -12	4,786,724	7,073,805	6,462,678
(vi)	अन्य प्रावधान यदि, कोई हो			
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	537,144,117	527,791,342	495,652,516
(4)	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार			
(5)	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3)	3,681,518,851	3,683,203,336	3,981,387,745
(6)	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3			3,782,036,644
(7)	नियोजित पूंजी			
	(i) सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) 31 मार्च 2019 को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(आईजीएपी को अनुसार)			14,126,028,249

	(ii) जोड़े: प्रगति अधीन कार्य के 31 मार्च 2019 को बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो। (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	729,482,845
	(iii) जोड़े: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	
	(क) माल सूची	115,301,635
	(ख) विविध देनदार	432,455,576
	(ग) रोकड़	315,060,110
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग	862,817,321
	(iv) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	15,718,328,414
(8)	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ क्रमांक 7(iv)	2,514,932,546
(9)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+ (8)]	6,296,969,190
(10)	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरण यदि वाई4 2018-19 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0426)	6,565,220,078
(11)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	6,565,220,078
(12)	प्रस्तावित सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान पर राजस्व आकलन, ऊपर क्रमांक 11 के अनुसार।	6,565,220,078

11. जीटीआईपीएल के प्रस्ताव की संवीक्षा के आधार पर लाइसेंस प्रदाता पत्तन को भी 4 नवंबर, 2019 के पत्र के द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने 24 दिसंबर, 2019 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर दिया। मांगी गई सूचना और उस पर जेएनपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का उत्तर
(i)	जीटीआईपीएल ने अपने फार्म 1 में प्रस्तुत एआरआर परिकलन पर जेएनपीटी अपनी टिप्पणियां दे।	जीटीआईपीएल द्वारा फार्म नं.1 में भेजा गया एआरआर परिकलन सही पाया गया।
(ii)	फार्म नं. 4 में, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक औसत यातायात 19.56 लाख टीईयू दर्शाया है। 19.56 लाख टीईयू पर उक्त औसत यातायात की जेएनपीटी पुष्टि करो।	19.56 लाख टीईयू का औसत यातायात सही पाया गया है।
(iii)	जीटीआईपीएल द्वारा फार्म नं.4 में, यथाप्रस्तुत यातायात के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन के संबंध में जेएनपीटी अपनी टिप्पणियां दे।	जेएन पत्तन ने बीओटी प्रचालकों से अंतर टर्मिनल प्रहस्तन प्रभागों के संबंध में एकत्र किये जाने वाले प्रभागों को आशोधित किया है। पत्तन ने अपने दरमानों में खंड 3.3.6 के अंतर्गत निम्नलिखित प्रभागों का प्रस्ताव किया है:-

		<p>जेएनपीटी और बीओटी के बीच टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:</p> <p>यदि एक कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और बीओटी टर्मिनल द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है प्रभार निम्नवत होंगे।</p> <p>जेएनपीटी दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% और लिफ्ट ऑफ/लिफ्ट ऑन प्रभार जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा। इसी कंटेनर के लिए</p> <p>बीओटी टर्मिनल अपने दरमानों के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अपने दरमान के अनुसार अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण का प्रभार की प्रदान करेगा।</p> <p>इन्हें जीटीआईपीएल के दरमानों में भी अंतर्विष्ट करने की जरूरत है। इसकी सूचना मैसर्ज जीटीआईपीएल को दे दी गई है और उनके दरमानों में आशोधन के संबंध में उनकी पुष्टि भी प्रस्तुत की जाती है।</p>
(iv)	<p>जीटीआईपीएल ने भाग 10.25 में ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 1,50,000/- रु. प्रति क्रेन घंटा की दर का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी स्पष्ट करे कि क्या जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल को रियायत करार के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए अधिकृत किया है।</p>	<p>मैसर्ज जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित ब्रेक बल्क प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में मैसर्ज जीपीआईटीएल के अधिकारियों से चर्चा की गई थी, उन्होंने पुष्टि की है कि वे जीटीआईपीएल में ब्रेक बल्क कार्गो को कोई प्रहस्तन नहीं करते हैं परंतु कुछेक ब्रेक बल्क कार्गो कंटेनर पोतों में प्रहस्त किया जाता है और ब्रेक बल्क कार्गो कंटेनर पोत के कंटेनर स्लॉटों में रखा होता है।</p> <p>उपरोक्त के अतिरिक्त, कारक के विभिन्न खंड, जो जीटीआईपीएल को ग्राह्य सकल राजस्व परिभाषित करते हैं, इस प्रकार हैं:</p> <p>लाइसेंस करार के अनुच्छेद 10.1 के अनुसार, जिसे नीचे पुनःउद्धृत किया जाता है:-</p> <p>“प्रचालन चरण के दौरान, लाइसेंस धारक प्रचलित दरमानों के अनुसार परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के प्रयोग के लिए कार्गो के मालिक/परेषिती से और पोत स्वामी/एजेंटों से, यथाविधि सम्मत और प्राधिकरण द्वारा या लागू किसी विधि के अंतर्गत निर्धारित सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अधिसूचित ("दरमान") प्रशुल्क की उगाही और वसूली का पात्र होगा और</p> <p>सकल राजस्व लाइसेंस करार बिंदु संख्या (ii) नीचे पुनरुद्धृत किया जाता है:-</p> <p>(ii) कंटेनर के अतिरिक्त किसी कार्गो के प्रहस्तन से अर्जित राजस्व।</p> <p>उपरोक्त से, मैसर्ज जीटीआईपीएल जहाजरानी लाइनों से किसी भी प्रकार के कार्गो संबंधी प्रभार एकत्र करने को अनुमत है। उक्त खंड की प्रति जेएनपीटी ने भेजी है।</p>
(v)	<p>जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमान और मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित संशोधनों को उजागर करते हुए जीटीआईपीएल द्वारा फार्म नं. 5 में प्रस्तुत तुलनात्मक विवरण पर टिप्पणियां करें।</p>	<p>जेएनपीटी ने फार्म नं. 5 पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं यानी जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित दरमान और मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित संशोधनों पर इन पर जीटीआईपीएल के प्रस्ताव पर विश्लेषण करते समय चर्चा की जा रही है।</p> <p>जेएनपीटी ने आगे यह भी बताया है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने 7 मार्च 2019 को बीओटी प्रचालक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 जारी किये हैं और 11 जुलाई 2019 को महापत्तन न्यासों में परिचालित बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारित संबंधी प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भी जारी किये गए हैं। प्राधिकरण मैसर्ज जीटीआईपीएल के प्रशुल्क उपरोक्त दिशानिर्देशों के अनुसार नियत करें।</p>

12. इस मामले में परामर्श से संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के अभिलेख में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण और संबंधित पक्षों द्वारा दिये गए तर्क संबंधित पक्षों को बाद में भेजे जायेंगे। यह व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध करा दिये जायेंगे।

13. मामले की विवेचना के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i) गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के दरमान प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार पिछली बार 19 जनवरी, 2012 को संशोधित किये गए थे। उक्त आदेश के अनुसार, इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल के तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में 44.28% की घटौती की थी (यानी 3 मार्च 2010 के आदेश संख्या टीएमपी/49/2008-जीटीआईपीएल के प्रशुल्क)। प्रशुल्क में घटौती से आहत होकर जीटीआईपीएल ने माननीय बंबई उच्च न्यायालय में जनवरी 2012 में प्रशुल्क आदेश को चुनौती दी। माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने आदेश के प्रचालन पर रोक लगा दी और याचिकाकर्ता को, यानी जीटीआईपीएल, पुरानी दरें प्रभारित करने की अनुमति दे दी। रिट याचिका अभी भी माननीय न्यायालय में लंबित है।
- (ii) इसी बीच पोत परिवहन मंत्रालय ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एमओएस द्वारा उन बीओटी प्रचालकों के लिये प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पज्जे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जाने के परिणामस्वरूप, जीटीआईपीएल के प्रशुल्क निर्धारण का कार्य प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं द्वारा शासित होगा।
- (iii) इस पृष्ठभूमि में जीटीआईपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत अपने प्रशुल्क में सितंबर, 2019 में संशोधन का प्रस्ताव लेकर आया। जीटीआईपीएल द्वारा चाहा गया संशोधन इस प्राधिकरण के 3 मार्च, 2010 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क पर मांगा है, जो माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा अभी भी उगाहे जा रहे हैं।
- (iv) जीटीआईपीएल ने सितंबर, 2019 में अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का अपना प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात्, नवम्बर, 2019 में हमारे द्वारा मांगी गयी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर देते समय, जीटीआईपीएल ने अपना संशोधित प्रस्ताव दायर किया। नवम्बर, 2019 के संशोधित प्रस्ताव और जीटीआईपीएल द्वारा दी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण को इस विश्लेषण के प्रयोजन से सुविचार में लिया जाता है:-
- (v) (क) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.1 प्रत्येक बीओटी प्रचालक से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण की अपेक्षा करता है जो प्रस्ताव के प्रस्तुत करते समय तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार औसत व्ययों के योग की औसत है तथा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित कुल उपावर्जनों के अधीन होगा जमा वाइ3 के 31 मार्च को ली गई नियोजित पूंजी के 16% पर प्रतिफल लिया जायेगा जो एक व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखकार द्वारा विधिवत प्रमाणित हो।
- (ख) जीटीआईपीएल ने तीन वर्षों अर्थात् 2016-17 (वाई 1), 2017-18 (वाई 2), और 2018-19 (वाई 3), की कार्यरत सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित वार्षिक राजस्व आवश्यकता का आकलन किया है। जीटीआईपीएल द्वारा संबन्धित वर्षों के वास्तविक व्यय की औसत राशि की गणना करने के लिए 2016-17, 2017-18 और 2018-19 की विचार की गयी कुल प्रचालन लागत संबन्धित वर्षों के जीटीआईपीएल के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार हैं।
- (ग) जीटीआईपीएल ने वार्षिक राजस्व आवश्यकता का आकलन करते समय वार्षिक राजस्व आवश्यकता में प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.3.2 में निर्धारित के अनुसार उन कुछ मदों में समायोजन किया है जिनमें आईएनडीएस (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार) भारत में सामान्यतः प्रचलित लेखा सिद्धांतों के अनुसार बताए गए आंकड़ों में भिन्नता है। जीटीआईपीएल द्वारा किए गए निम्नलिखित समायोजनों का प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.3.2 में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार विशेष उल्लेख किया जा रहा है:
 - (i) जीटीआईपीएल ने आईएनडीएस और आईजीएपी के अनुसार वर्ष 2016-17, 2017-18, और 2018-19 की मूल्यहास राशि में अंतर के कारण से हुए मूल्यहास से

वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के कुल व्यय के क्रमशः 615.5 लाख रुपए और 825.44 लाख रुपए और 1684.79 लाख रुपए की राशि घटाई है। जीटीआईपीएल ने आईएनडीएस और आईजीएपी में मूल्यहास में अंतर राशि के समर्थन में प्रक्रिया बताई है। संबन्धित वर्षों की इस राशि का लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं से मिलान कराया गया है। ऊपर के आधार पर और चूंकि जीटीआईपीएल द्वारा किए गए उक्त समायोजन कार्यरत सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित किए गए हैं, इसलिए, जीटीआईपीएल द्वारा मूल्यहास के समायोजन के लिए विचार की गयी राशि पर विश्वास किया जाता है।

- (ii) जीटीआईपीएल ने आईएनडीएस और आईजीएपी के अनुसार कुल व्यय से वर्ष 2016-2017 17-18, और 2018-19 में पट्टा किराया राशि में अंतर के कारण से जे 19एन पी टी को देय पट्टा किराए में 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में 4227.08 लाख रुपए, 4391.70 लाख रुपए और 4564.63 लाख रुपए की राशि बढ़ाई है। जीटीआईपीएल द्वारा बताए अनुसार पट्टा किराए को आईएनडीएस के अनुसार लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वित्तीय लागत माना जाता है और इसे लेखा परीक्षित लेखाओं में भावी पट्टा किराया भुगतान के एनवीवी पर आधारित वित्तीय पट्टे पर व्याज के रूप में लेखाओं में दर्शाया किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान देय वास्तविक पट्टा किराए पर विचार करने के लिए जीटीआईपीएल ने एआरआर की गणना हेतु वार्षिक पट्टा किराया भुगतान को जोड़ा है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रक्रिया में वर्ष 2016-17 से 2018-19 में क्रमशः 4232.19 लाख रुपए, 4395.71 लाख रुपए और 4566.29 लाख रुपए पट्टा किराया दर्शाया गया है। इसलिए प्रपत्र 1 में जीटीआईपीएल द्वारा विचार की गयी राशि के स्थान पर जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत अलग कार्यप्रणाली के अनुसार राशि पर विचार किया गया है।

- (घ) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 और 2.3.1 में किए गए उल्लेख के अनुसार जीटीआईपीएल ने एआरआर के परिकलन में शामिल नहीं किए गए निम्नलिखित व्ययों को शामिल नहीं किया गया है। उक्त समायोजनों का विशेष उल्लेख किया जा रहा है:

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 का खंड 2.2 अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुबद्ध करता है कि बीओटी प्रचालक द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व का प्रशुल्क परिकलन के लिए यथाग्राह्य लागत के रूप में अनुमेय नहीं होगा जैसा पोत परिवहन मंत्रालय के 29 जुलाई, 2003 के आदेश सं. पीआर-14019/6/2002-पीजी में निर्णय लिया गया था। खंड 2.3.1(i) भी यह अनुबद्ध करता है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा भुगतान की हद तक प्रशुल्क निर्धारण के लिए ग्राह्य नहीं है और इसका अपवर्जन करना होगा।

जीटीआईपीएल एक बीओटी प्रचालक है जो जुलाई 2003 के पश्चात के समय में आता है जिसमें कि जीटीआईपीएल और जेएनपीटी के मध्य हुये अनुज्ञप्ति करार में यह अनुबद्ध है कि सरकारी नीति के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी में टीएमपी द्वारा प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन को लागत के रूप में नहीं माना जाएगा। इस प्रकार, जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी एक लागत मद के रूप में स्वीकार्य नहीं है।

वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के जीटीआईपीएल के लेखापरीक्षित लेखाओं में यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी को जीटीआईपीएल की प्रचालन आय के समायोजन के रूप में दर्शाया गया है और इस प्रकार यह प्रचालन व्यय का भाग नहीं है। चूंकि लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार कुल व्यय में जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी शामिल नहीं है इसलिए जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी के अपवर्जन का प्रश्न ही नहीं उठता है। दूसरे शब्दों में, जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी को जीटीआईपीएल ने प्रपत्र 1 में एक लागत मद नहीं माना है।

इसके बावजूद, जीटीआईपीएल ने टर्मिनलों (पूर्ववर्ती प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल) के संबंध में दूसरे उच्चतम बोलीदाता की लागत की निकासी के रूप में राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करने का अनुरोध किया है जिसकी बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 के पश्चात अंतिम रूप दिया गया।

इस संबंध में, यह बताया जाता है कि प्रशुल्क निर्धारण में एक लागत मद के रूप में रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी कि अनुमति अथवा नामंजूरी भारत सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार दी जाती है। यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल के मामले में प्रशुल्क में एक लागत मद के रूप में राजस्व हिस्सेदारी कि अनुमति देने के संबंध में उचित मंच नहीं हैं।

- (ii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1 (ii) के अनुसार जी टी आई पी एल ने ऋणों पर ब्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान आदि भी अपवर्जित किये हैं जिनको कि वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 के लेखापरीक्षित लेखाओं में दर्शाया गया है।
- (iii) जीटीआईपीएल के वार्षिक लेखाओं में वित्तीय लागत अनुसूची में वर्ष 2016-17 के लिए 1.00 लाख रुपए, वर्ष 2017-18 के लिए 9.30 लाख रुपए और वर्ष 2018-19 के लिए 280.80 लाख रुपए अन्य व्ययों के रूप में दर्शाये गए हैं। एक विशेष प्रश्न के संबंध में जी टी आई पी एल में तर्क दिया है कि वित्तीय लागत के अंतर्गत अन्य व्ययों में करों के विलंब से भुगतान पर देय ब्याज दर्शाया गया है और यह वित्तीय लागत नहीं है एवं इस व्यय को ए आर आर के परिकलन में शामिल नहीं करने से इंकार किया है। इस राशि की प्राकृति जर्माना है और चूंकि कर को भी प्रशुल्क निर्धारण के लिये स्वीकार्य लागत मद के रूप में नहीं माना गया है इसलिए विलंबित कर भुगतानों पर देय ब्याज को प्रचालन लागत से अलग रखा गया है।
- (iv) जीटीआईपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में बताए अनुसार सेवा रियायत परिसंपत्ति में निर्माण लागत को शामिल नहीं किया है। जीटीआईपीएल ने बताया है कि यह अपवर्जन आई एनडीएस और आईजीएपी में सेवा रियायत करार [इंटरनेशनल फ़ाइनेंशियल रिपोर्टिंग इंटरप्रिटेशन कमिटी (आई एफ़आरआईसी) 12] में निर्माण लागत के अलग मानने के कारण से है। यह मानते हुये कि जी टी आई पी एल द्वारा सेवा रियायत परिसंपत्तियों में निर्माण लागत के अपवर्जन को कार्यरत सनदी लेखाकार ने प्रमाणित किया है, इस संबंध में इस व्यय में से इस लागत के अपवर्जन को स्वीकार किया जाता है।
- (v) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में उल्लिखित प्रावधानों का पालन करते हुये और ऊपर उल्लेख किए गए लागू किए गए समायोजनों के आधार पर वर्ष 2016 -17 से 2018-19 के लिए जी टी आई पी एल द्वारा आंकलित 37820.37 लाख रुपए के औसत व्यय के स्थान पर 37726.93 लाख रुपए के औसत व्यय की गणना की गयी है।
- (vi) (क) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.5 में उल्लिखित अनुवद्धता के आधार पर जीटीआईपीएल ने नियोजित पूंजी की गणना की है। नियोजित पूंजी में आईजीएपी के अनुसार गणना की गयी निश्चित परिसंपत्तियों के साथ 31 मार्च 2019 तक जारी पूंजीगत कार्य शामिल है। जीटीआईपीएल ने सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2018-19 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में आईएनडीएस के अंतर्गत सकल निर्धारित परिसंपत्तियों की तुलना में आई जीएपी के अनुसार सकल निर्धारित परिसंपत्तियों के पुनः विवरण के संबंध में प्रक्रिया/समाशोधन प्रस्तुत किया है। वर्ष 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के आधार पर जारी पूंजीगत कार्यों पर विचार किया गया है। जी टी आई पी एल द्वारा विचार किया गए 141260.28 लाख रुपए की सकल निर्धारित परिसंपत्तियों और 31 मार्च 2019 तक के 7294.83 लाख रुपए के जारी पूंजीगत कार्यों को मान लिया गया है।
- (ख) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 में कार्यशील पूंजी के निर्धारण के मानदंड अनुवद्ध है। कार्यशील पूंजी में प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 के अनुसार मालसूची, विविध देनदार और भुगतान शेष शामिल है। अतिरिक्त पूंजी की सूची की सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और सूची की अन्य मदों के मामले में यह सीमा ईंधन को छोड़ कर भंडारों के छह माह का औसत उपयोग होगा। नकदी शेष की सीमा एक माह का नकद व्यय होगा करारगत वाध्यताओं के कारण से स्वामी पत्तन को देय राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी के अग्रिम भुगतान और पट्टा किराया/अनुज्ञप्ति शुल्क को विविध देनदार माना जाएगा।

(ग) जीटीआईपीएल ने 1153.01 लाख रुपए की मालसूची मानी है जिसकी जीटीआईपीएल ने अतिरिक्त पूंजी के एक वर्ष के औसत उपभोग के रूप में पुष्टि की है। इसलिए इसे मान लिया गया है।

जीटीआईपीएल ने 4324.56 लाख रुपए की विविध देनदारी मानी है। इसमें जे एन पी टी को देय 2042.24 लाख रुपए का अग्रिम पट्टा किराया और 2282.32 लाख रुपए का व्यापार प्राप्य शामिल है।

यह मानते हुये कि पूर्ववर्ती एक पैराग्राफ में बताए अनुसार पट्टा किराए की राशि में परिवर्तन हुआ है इसलिए इस संबंध में ए आर आर के परिकलन में विविध देनदारों की राशि में भी परिवर्तन किया गया है।

व्यापार प्राप्य के संबंध में यह बताया जाता है कि चूंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 और कार्यशील दिशा-निर्देश 2019 में विविध देनदारों की परिभाषा से व्यापार प्राप्यों को अपवर्जित नहीं किया है इसलिए ऐसा लगता है कि जीटीआईपीएल ने व्यापार प्राप्यों को कार्यशील पूंजी मान लिया है।

इस संबंध में यह बताना है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 कि धारा 58 के अनुसार उतारे जाने वाले माल की दर के संबंध में माल को उतारने पर तत्काल भुगतान करना होगा और बोर्ड के परिसर से माल हटाने अथवा निर्यात के लिए लादने अथवा एक जहाज से दूसरे जहाज में लादने की दर का भुगतान माल हटाने, लादने अथवा एक जहाज से दूसरे जहाज में लादने से पहले दर का भुगतान करना होगा। ऐसा लगता है कि जीटीआईपीएल द्वारा अनुमत व्यापार प्राप्य उसके विवेक पर निर्भर है। उपरोक्त सांविधिक प्रावधान को ध्यान में रखते हुये यह प्राधिकरण जी टी आई पी एल द्वारा व्यापार प्राप्यों को विविध देनदारी के भाग के रूप में शामिल करने के अनुरोध को सहमति प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

नकदी शेष के निर्धारण के लिए जीटीआईपीएल ने मूल्यहास और निर्माण लागत इत्यादि जैसे गैर नकद व्ययों को शामिल नहीं किया है। ऐसा करते समय कर व्यय को नकद व्यय का भाग माना गया है और उसके पश्चात जीटीआईपीएल ने एक माह के नकदी शेष की गणना की है। चूंकि जीटीआईपीएल के प्रशुल्क निर्धारण के समय कर को व्यय मद नहीं माना गया है इसलिए रोकड़ शेष की गणना के लिए कर व्यय पर विचार करने का प्रश्न उचित नहीं है और इसलिए इसे अपवर्जित कर दिया गया है।

(घ) इस प्रकार, उपरोक्त के आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा मानी गयी 8628.17 लाख रुपए की कार्यशील पूंजी के स्थान पर 6371.32 लाख रुपए की कार्यशील पूंजी की गणना की गयी है।

(ङ) इस प्रकार, उपरोक्त के आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा आकलित 157183.28 लाख रुपए की नियोजित पूंजी के स्थान पर संशोधित कार्यशील पूंजी सहित 154926.44 लाख रुपए की नियोजित पूंजी की गणना की गयी है।

(vii) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.7 के अनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिफल की गणना की जाती है जिसकी गणना 24788.23 लाख रुपए है जिसे वार्षिक राजस्व आवश्यकता के परिकलन में माना गया है।

(viii) एआरआर में तीन वित्त वर्षों- 2016-17 से 2018-19 के व्यय के औसत के साथ 16% आरओसीई शामिल है। जीटीआईपीएल द्वारा आंकलित 629.70 करोड़ रुपए (378.21 करोड़ रुपए + 251.49 करोड़ रुपए) के एआरआर के स्थान पर 625.15 करोड़ रुपए (377.27 करोड़ रुपए+ 247.88 करोड़ रुपए) के एआरआर की गणना की गयी है।

इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई की 100% की दर से उक्त एआरआर को सूचकांकित किया जाता है जो 4.26% है। जीटीआईपीएल द्वारा आंकलित सूची में लिखी गयी 656.52 करोड़ रुपए की एआरआर के स्थान पर 651.78 करोड़ रुपए (626.47 करोड़ रुपए * 1.0426) के एआरआर की गणना की सीमा को सूचकांकित किया गया है विस्तृत एआरआर की गणना **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न है। सूचकांकित एआरआर की सीमा का सार नीचे दिया गया है।

(करोड़ रु. में)

क्र. सं.	विवरण	एआरआर का परिकलन	
		जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत किए अनुसार	हमारे द्वारा विचार किए अनुसार
1	औसत व्यय (वाई1+ वाई 2 + वाई 3)/3	378.20	377.27
2	31.03.2019 तक जारी पूंजीगत कार्य सहित 31.03.2019 तक नियोजित पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी	1571.83	1549.26
3	नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिफल	251.49	247.88
4	31 मार्च 2019 तक ए आर आर (4=1+3)	629.69	625.15
5	वर्ष 2019-20 में लागू डब्लू पी आई की 100% की दर से ए आर आर में सूची में लिखना (4.26%)	656.52	651.78
6	वार्षिक राजस्व आवश्यकता की सूची में लिखी गयी सीमा	656.52	651.78

ऊपर क्रम संख्या 6 में निर्धारण के अनुसार सूचकांकित किया एआरआर में सीमा के आधार पर जीटीआईपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.9 के अनुसार प्रस्तावित दरमान की गणना की गयी है।

(ix) (क) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.10 के अनुसार, दरमान प्राप्त करने के लिए वीओटी प्रचालक द्वारा वर्ष वाई1, वाई2, वाई3 के दौरान वास्तविक प्रहस्तित व्यापार के औसत पर विचार किया जाएगा जो संबन्धित पत्तन द्वारा विधिवत प्रमाणित होगा। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए औसत व्यापार 19,56,284 टीईयू माना है। जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल द्वारा अपनी प्रक्रिया में माने गए औसत व्यापार की पुष्टि की है।

(ख) प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार, वीओटी प्रचालक को व्यावसायिक निर्णय के आधार पर बाजार की स्थितियों के अनुसार दरों के निर्धारण और किसी कार्यरत सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की सीमा में दरमान निर्धारित करने की छूट है। ऐसा लगता है कि जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित दरमान का निर्धारण करते समय जीटीआईपीएल द्वारा वसूल किए जा रहे मौजूदा प्रशुल्क में कुछेक प्रशुल्क मदों में वृद्धि का कुछेक प्रशुल्क मदों में घटौती का प्रस्ताव किया है। दरमान में प्रस्तावित संशोधनों का समग्र प्रभार मौजूदा प्रभार पर 6.55% पड़ना बताया गया है।

जीटीआईपीएल ने जीटीआईपीएल द्वारा सूचकांकित एआरआर 656.52 करोड़ रुपए को सिद्ध करने के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार यथा अपेक्षित वर्ष 2016-17 से 2018-19 के औसत व्यापार के सदृश हेतु प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक व्यापार मद को दर्शाते हुये राजस्व अनुमान कि विस्तृत प्रक्रिया दी है। सनदी लेखाकार ने जीटीआईपीएल द्वारा यथा आकलित उक्त राजस्व अनुमान को प्रमाणित किया है।

(ग) यह मानते हुये कि, जैसा कि पहले बताया जा चुका है, जीटीआईपीएल ने 656.52 करोड़ रुपए के सूचकांकित एआरआर को घटा कर 651.78 करोड़ रुपए कर दिया है। इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरमान को अनुमोदन प्रदान करना सही नहीं होगा क्योंकि इससे जीटीआईपीएल का अनुमानित राजस्व 656.52 करोड़ रुपए हो जाएगा। दूसरे शब्दों में, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित दरमान में इतना संशोधन करना होगा कि जीटीआईपीएल द्वारा अर्जित अनुमानित राजस्व में 4.74 करोड़ रुपए की कमी की जा सके अर्थात् 656.52 करोड़ रुपए से 651.78 करोड़ रुपए किए जा सके।

ऐसा या तो प्रस्तावित दरमान में समान रूप से 0.72% (4.74 करोड़ रुपए/ 656.52 करोड़ रुपए) की कमी करके या केवल एक प्रशुल्क मद में प्रस्तावित दरमान में कमी करके किया जा सकता है। चूंकि प्रस्तावित दरमान कि प्रत्येक प्रशुल्क मद में 0.72% की कमी करना जटिल है इसलिए केवल एक प्रशुल्क मद में इस प्रकार से कमी करना उचित होगा कि जीटीआईपीएल द्वारा अर्जित किए जाने वाले अनुमानित राजस्व में लगभग 4.74 करोड़ रुपए की कमी की जा सके।

जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत राजस्व अनुमान विवरण में यह पाया गया है कि जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित दरों से रीफर मॉनिटरिंग एंड कनैक्शन से लगभग 43.45 करोड़ रुपए की आय का

अनुमान किया है रीफ़र मॉनिटरिंग एंड कनैक्शन की उक्त प्रस्तावित दरों में 11% की कमी की जाती है। इससे राजस्व में 4.78 करोड़ रुपए की कमी होती है। दूसरे शब्दों में, जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित दरमानों को जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 22.88% की वृद्धि के स्थान पर रीफ़र मॉनिटरिंग एंड कनैक्शन प्रभावों के मौजूदा स्तर में वृद्धि को 9.38% तक सीमित किया जाता है इसे छोड़ कर प्रस्तावित दरमानों को अनुमोदित किया जाता है।

- (घ) खंड 10.1.2 यह अनुबद्ध करता है कि दरमानों में प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय मौजूदा विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों का उपयोग नहीं किया जाएगा। जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित दरमान प्राप्त करते समय विनिमय दर एक अमेरिकी डॉलर का मूल्य 70.00 रुपए मानते हुये हैच कवर हटाते हुये और दूसरा लगाते हुये (धारा 6), रेस्टोव प्रभार (धारा 7), शट आउट्स (धारा 8) और रीफ़र मॉनिटरिंग एंड कनैक्शन (धारा 9), का विवरण पुनः दिया है।

जीटीआईपीएल ने विशेष अनुरोध के बावजूद इस आधार पर पुनः दी गयी तटीय दरों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है कि कार्यशील दिशा-निर्देश, 2019 के खंड 8.3 में किए गए उल्लेख के अनुसार तटीय दरें विदेशी कंटेनर की 60% होती है। इस संबंध में, यह बताना है कि जीटीआईपीएल द्वारा दिये गए संदर्भ के अनुसार कार्यशील दिशा-निर्देश के खंड 8.3 सरकार की नीति-निर्देश के अनुसार तटीय दरों में रियायत देने की अनुमति अनुबद्ध करता है। सरकार के नीति-निर्देश में मौजूदा विनिमय दर के संदर्भ में तटीय रियायत प्रशुल्कों के पुनः विवरण हेतु संशोधन नहीं किया जाता है।

इस प्रकार कार्यशील दिशा-निर्देश, 2019 के खंड 8.3 में उल्लिखित अनुबद्ध के आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों में संशोधन किया जाता है ताकि तटीय दरों का पुनः विवरण नहीं देना पड़े।

- (ङ) यह पाया गया है कि जीटीआईपीएल ने विदेशी कंटेनरों की दर के 60% की दर से तटीय कंटेनरों के भंडारण की दरें निर्धारित की है। कार्यशील दिशा-निर्देश के खंड 8.3 के अनुसार तटीय रियायत जहाज से माल तट पर उतारने और घाट से भंडारण स्थान एवं भंडारण स्थान से घाट तक लाने-लेजाने के लिए सभी प्रहस्तन प्रभावों पर दी जाती है। इस प्रकार भंडारण प्रभार तटीय रियायत में नहीं आते हैं। इस प्रकार तटीय भंडारण प्रभार में तटीय रियायत पर विचार किए बिना रुपए में दिये हुये होते हैं।

- (च) ऊपर पूर्ववर्ती दो पैराग्राफों में बताए अनुसार तटीय दरों में संशोधन का प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर में राजस्व अनुमान पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि जीटीआईपीएल ने तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन/भंडारण पर विचार नहीं किया है। इस प्रकार, उक्त प्रभावों को जीटीआईपीएल के संदर्भ में अधिसूचित संशोधित दरमानों में शामिल कर लिया गया है।

- (x) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने इस प्राधिकरण को पत्र संख्या पी टी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 04 सितम्बर 2014 द्वारा जारी प्रमुख पत्तन पर तटीय जहाजों के प्राथमिकता पर लंगर डालने के संबंध में दिशा-निर्देशों की एक प्रति अपने पत्र संख्या पी टी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 द्वारा अग्रेषित की है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जनरल दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी प्रमुख पत्तन न्यासों और उनमें प्रचालन कर रहे बी ओ टी प्रचालकों की मौजूदा दरमान में उल्लिखित 'तटीय जहाज' की परिभाषा में निम्न अनुसार परिवर्तन किया है जो निम्नानुसार है:

"तटीय जहाज" से आशय ऐसे किसी भी जहाज से होगा जिसे विशेष रूप से भारत में किसी भी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी भी अन्य पत्तन अथवा स्थान तक व्यापार के लिए लगाया गया हो, जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशालय/सक्षम प्राधिकरण द्वारा जारी वैद्य तटीय अनुज्ञप्ति हो।"

इसलिए जीटीआईपीएल की दरमान में तटीय जहाज की मौजूदा परिभाषा को तटीय जहाज की ऊपर उल्लिखित परिभाषा से संशोधित किया जाता है ताकि पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 11 नवम्बर 2014 के पत्र में उल्लिखित स्थिति दर्शाई जा सके।

- (xi) मौजूदा सोपाधिकता और उन सोपाधिकताओं जिनमें जीटीआईपीएल ने मौजूदा सोपाधिकताओं में संशोधन/विलोपन का प्रस्ताव किया है अथवा नए प्रावधान लागू करने का प्रस्ताव किया है उनका तुलनात्मक विवरण जीटीआईपीएल द्वारा संशोधन प्रस्ताव के लिए दी गयी टिप्पणियों/कारणों के साथ उन पर जेएनपीटी की टिप्पणियों के साथ प्रस्तावित संशोधनों को स्वीकार करने अथवा अस्वीकार करने की अनुशंसा के लिए दिये गए कारणों के साथ **अनुलग्नक- II** के रूप में संलग्न है। जी टी आई पी एल और जे एन

पी टी द्वारा दी गयी टिप्पणियों पर विचार करते हुये अनुमोदित मौजूदा सोपाधिकताओं में प्रस्तावित संसोधन/विलोपन और उन पर हमारी टिप्पणियाँ/विश्लेषण उक्त अनुलग्नक- II में दिए गए हैं।

- (xii) (क) हमारे द्वारा जी टी आई पी एल की संशोधित दरमान पर विचार करने से पहले यहाँ पर प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2019 के खंड 3.1.1 का संदर्भ लेना आवश्यक है जिसमें यह अनुबद्ध है कि उन वीओटी प्रचालकों के मामले में जिनके प्रशुल्क की इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेशों पर उच्च न्यायालयों में लंबितवादों के कारण से समीक्षा नहीं की गयी है उनमें वाद अवधि के दौरान यदि कोई अधिशेष/हानि अनुमेय लागत और अनुमेय प्रतिफल के अतिरिक्त होती है तो वह या तो संबन्धित न्यायालयों के आदेशों या पोत परिवहन मंत्रालय, संबन्धित महापत्तन न्यास, संबन्धित वीओटी प्रचालक और इस प्राधिकरण द्वारा सामूहिक रूप से लिए गए निर्णय के अनुसार होंगे।
- (ख) प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2019 के खंड 3.1.1 में अनुबद्ध के अनुसार और पिछली अवधि के अधिशेष उपयोग पर सीआईटीपीएल और पीएसए एसआईसीएल (बी ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास में एक वीओटी प्रचालक) द्वारा वांछित स्पष्टीकरण/सूचना के आधार पर उन वीओटी प्रचालकों के संबंध में जिन्होंने विभिन्न उच्च न्यायालयों में वाद दायर किए हैं और इस प्राधिकरण द्वारा पारित पिछले प्रशुल्क आदेश को लागू करने पर स्थगन प्राप्त कर लिया था उनके संबंध में वाद अवधि के दौरान पिछली अवधि के अधिशेष/हानि, अतिरिक्त लागत और अनुमेय प्रतिफल के उपयोग पर निर्णय करने के लिए एक प्रारूप नीति की रूपरेखा बनाई और उसे पोत परिवहन मंत्रालय को हमारे पत्र संख्या टीएमपी/61/2018-मिस. दिनांक 26 अप्रैल 2019 को पोत परिवहन मंत्रालय के साथ संबन्धित वीओटी प्रचालकों, संबन्धित प्रमुख पत्तन न्यासों और इस प्राधिकरण को विचार विमर्श करने के लिए अग्रेषित किया गया था। पोत परिवहन मंत्रालय को दिनांक 23 जुलाई 2019 और दिनांक 18 नवम्बर 2019 को स्मरण पत्र प्रेषित किए गए थे। पोत परिवहन मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित है।
- (ग) इस प्रकार यह बताना है कि ना तो माननीय बंबई उच्च न्यायालय ने अधिशेष/कमी के उपयोग के लिए वर्ष 2012 कि रिट याचिका संख्या 1410 का निस्तारण करते हुये आदेश दिया है न ही हमें पोत परिवहन मंत्रालय का वाद अवधि के दौरान अनुमत लागत के अतिरिक्त होने वाले अधिशेष/हानि के उपयोग और अनुमत प्रतिफल के बारे में कोई निर्णय प्राप्त हुआ है। दूसरे शब्दों में, न तो वाद अवधि के दौरान अधिशेष के निर्धारण कि पद्धति निर्धारित की गयी है न ही वाद अवधि के दौरान प्रोद्भूत अधिशेष के उपयोग को लेकर कोई निर्णय किया गया है।
- (xiii) वाद अवधि के दौरान प्रोद्भूत होने वाले पिछली अवधि के अधिशेष के किसी भी समायोजन को प्रभावी किए बिना प्रशुल्क के अनुमानित स्तर पर प्राप्त होने वाली आय को, जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गयी है, जीटीआईपीएल द्वारा वसूल कि जा रही है अर्थात् न्यायालय से अनुमत मौजूदा दर स्तर में वृद्धि/कमी का प्रस्ताव करके 651.78 करोड़ रुपए के एआरआर स्तर में रखी गयी है। उक्त अनुमानित आय के कारण से कोई अंतर नहीं हुआ यदि 651.78 करोड़ रुपए के एआरआर में अधिशेष का समायोजन किया जाता है तो इससे एआरआर में और कमी आएगी और मौजूदा प्रशुल्क स्तर अर्थात् न्यायालय द्वारा अनुमत प्रशुल्क में कमी करनी होगी।
- (xiv) जीटीआईपीएल द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष अपने प्रशुल्कों की समीक्षा का प्रस्ताव निपटान के लिए दायर किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 4.6 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि यह प्राधिकरण वीओटी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर सकारण आदेश पारित करे और प्रस्ताव के दायर करने की तारीख से 60 दिन के भीतर सरकारी राजपत्र में अधिसूचित कराये। जीटीआईपीएल ने सितंबर 2019 में प्रस्ताव दायर किया था। जेएनपीटी से समय पर उत्तर प्राप्त न होने और परामर्श प्रक्रिया में लगे समय के कारण दिशानिर्देशों में निर्धारित समय पहले ही बीत चुका है। चूंकि, प्रस्ताव एक “प्रशुल्क मामले” के रूप में प्राप्त हुआ है और उसी प्रकार पंजीकृत हुआ है, इसलिये प्रस्ताव को अनिश्चित काल तक लम्बित रखना सम्भव नहीं होगा।
- जीटीआईपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित दरों को अनुमोदित करते हुए, जीटीआईपीएल को यह सूचित किया जाता है कि जब माननीय बम्बई उच्च न्यायालय 2012 की रिट याचिका संख्या 1410 का निपटान करते हुए आदेश पारित करेगा जिससे अतिरेक/घाटे के संव्यवहार का मार्ग प्रशस्त होगा अथवा अभियोग की अवधि के दौरान ग्राह्य लागतों और अनुज्ञेय प्रतिलाभ से अधिक अतिरेक/(घाटे) के संव्यवहार पर एमओएस से निर्णय प्राप्त होने पर, जो भी पहले हो, जीटीआईपीएल के अब अनुमोदित प्रशुल्क तब समीक्षा के अधीन होंगे ताकि अभियोग अवधि के दौरान हुए अतिरेक के प्रभाव को लेखबद्ध किया जा सके।
- (xv) यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 24 जुलाई 2015 के पत्र संख्या टीएमपी/46/2015-विविध के हमारे पत्र के द्वारा जीटीआईपीएल को यह संसूचित किया कि चुनौती दिये गए प्रशुल्क आदेश से तत्काल

पहले के प्रशुल्क चक्र के लिए अतिरेक का प्रमाणीकरण और जीटीआईपीएल द्वारा माननीय उच्च न्यायालय में चुनौती दिये गए उक्त प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रशुल्क की पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 12 जून, 2015 के पत्र 14019/20/2009-पीजी के आधार पर समीक्षा की जायेगी जो माननीय उच्च न्यायालय की अनुमति के अधीन होगी, क्योंकि मामला न्यायाधीन है। तदनुसार, इसलिए हमने, एमओएस द्वारा दिये गए निर्देश के अनुसार, अगस्त, 2015 में माननीय न्यायालय के समक्ष एक शपथ-पत्र दायर किया है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ माननीय न्यायालय के समक्ष यह प्रार्थना की गई है कि उन्हें भारत के महान्यायवादी की राय को प्रभाव देने के लिए जनवरी 2012 के आदेश की समीक्षा करने की अनुमति इस प्राधिकरण को दी जाए। वह मामला अभी भी माननीय न्यायालय में लंबित पड़ा है। माननीय उच्च न्यायालय से अनुमति की प्राप्ति तक एमओएस के पत्र के आधार पर अतिरेक/(घाटे) को परिमाण करने की एक कार्रवाई की गई है।

(xvi) इस प्राधिकरण ने 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/46/2015-एमयूसी के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित वीओटी प्रचालकों पर डीएमआईसीडीसी के संभरण डाटा बैंक (एलडीवी) के लिए संशोधित अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) अनुमोदित किये हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सभी महापत्तन न्यासों और उनमें परिचालित वीओटी टर्मिनलों द्वारा कॉमन अडाप्टेशन के लिए दो वर्ष की अवधि हेतु डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त संभरण डाटा बैंक सेवा के लिए संशोधित एमयूसी लागू होता है जो जीटीआईपीएल के मामले में भी लागू है। इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित टिप्पणी में हल्का सा संशोधन किया गया है ताकि एमयूसी आगामी 2 वर्षों के लिए लागू है दर्शाया जा सके।

(xvii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.12 के अनुसार, दरमानों को संबंधित वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर, के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भारत सरकार द्वारा घोषित विचलन के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकित किया जायेगा। ऐसे समंजन दरमान संगत वर्ष के 1 मई से लागू होंगे और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेंगे। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस मामले में वर्ष 2019-20 से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, इस प्रभाव की एक टिप्पणी दरमानों में अंतर्विष्ट की जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित दिये जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 60% तक स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं। वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2020 से होगा। जीटीआईपीएल द्वारा सूचकांकित दरमान जेएनपीटी, प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जायेगा।

13.1. परिणाम में और ऊपर बताये गए कारणों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण दरमानों और जीटीआईपीएल की सोपाधिकताओंका अनुमोदन करता है।

13.2. जीटीआईपीएल के संशोधित दरमान और सोपाधिकताएं इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन पश्चात् से लागू होंगे। एक बार संशोधित दरमान प्रभावी हो जाने के पश्चात् ये तीन वर्ष तक प्रभावी रहेंगे और वार्षिक सूचकांकन के अधीन होंगे। दरमानों को दिया गया अनुमोदन उसके पश्चात् स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उनका विस्तार नहीं कर दिया जाता।

13.3. जीटीआईपीएल के प्रशुल्क दी गई सूचना के आधार पर और अभियोग की अवधि से संबंधित पूर्वावधि अतिरेक का समायोजना किये बिना निर्धारित किये गए हैं। इसलिए जब माननीय बम्बई उच्च न्यायालय 2012 की रिट याचिका संख्या 1410 का निपटान करते हुए आदेश पारित करेगा जिससे अतिरेक/घाटे के संव्यवहार का मार्ग प्रशस्त होगा अथवा अभियोग की अवधि के दौरान ग्राह्य लागतों और अनुज्ञेय प्रतिलाभ से अधिक अतिरेक/(घाटे) के संव्यवहार पर एमओएस से निर्णय प्राप्त होने पर, जो भी पहले हो, जीटीआईपीएल के अब अनुमोदित प्रशुल्क तब समीक्षा के अधीन होंगे ताकि अभियोग अवधि के दौरान जीटीआईपीएल को अर्जित हुए अतिरेक के प्रभाव को लेखबद्ध किया जा सके। जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.1. में अनुबद्ध है।

13.4. जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 7 में अनुबद्ध है सीआईटीपीएल इस प्राधिकरण को प्रहस्तित कंटेनर यातायात, क्रेनों का प्रति घंटा औसत मूव तथा कंटेनरों के औसत ठहराव समय संबंधी वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। जीटीआईपीएल को वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 90 दिन के भीतर प्रस्तुत करनी होगी। समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत की जायेगी।

13.5. विचलनों का विश्लेषण प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के आगामी सामान्य समीक्षा के समय किया जायेगा और अतिरिक्त अतिरेक का समंजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क निर्धारित के समय किया जायेगा जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 3.2.1 और 3.2.2 में अनुबद्ध है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./03/2020]

अनुलग्नक-I

जेएनपीटी पर परिचालित जीटीआईपीएल के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क नीति 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन				
रु. में				
क्र.सं.	विवरण	वाई1-2016-17	वाई2-2017-18	वाई3-2018-19
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i)	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	3355334915	3366631239	3676266273
(ii)	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	502135085	487737847	512790427
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	3857470000	3854369086	4189056700
(2)	उन मदों का समंजन जहां आईएनडीएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i)	मूल्यहास	-61514537	-82544145	-168479450
(ii)	व्यय की अन्य मदे, यदि कोई है, सूचीबद्ध की जाए।	423218927	439570732	456629122
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)	361704390	357026587	288149672
(3)	घटाएं समायोजन:			
(i)	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा			
(ii)	ऋणों पर व्याज	29355630	7375188	0
(iii)	वित्त पट्टे पर व्याज	472683030	479436708	484705956
(iii)	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	23322957	32163932	4483882
(iv)	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	6995775	1741709	0
(v)	निर्माण लागत- आईएफआरआईसी -12	4786724	7073805	6462678
(vi)	करो के विलंबित भुगतान पर व्याज	100000	930000	28080000
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	537244117	528721342	523732516
(4)	जोड़े: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	0	-	-
(5)	सारे समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2-3)	3681930273	3682674331	3953473856
(6)	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3		3772692820	
(7)	नियोजित पूंजी			
	(i) सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लॉट और उपस्कर) 31 मार्च को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(आईजीएएपी के अनुसार)			14126028249
	(ii) जोड़े: प्रगति अधीन कार्य के 31 मार्च को वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			729482845
	(iii) जोड़े: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क) माल सूची			115301635
	(ख) विविध देनदार			228314561
	(ग) रोकड़			293516602
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़			637132798
	(iv) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]			15492643892
(8)	नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ क्रमांक 7(iv)			2478823023
(9)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+ (8)]			6251515843
(10)	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरण यदि वाई4 2018-19 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0426			6517830418
(11)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			6517830418
(12)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित, पर राजस्व आकलन			6565220078

अनुलग्नक-II

मौजूदा दरमानों और सोपाधिकताओं तथा प्रस्तावित प्रशुल्क और सोपाधिकताओं की तुलना

क्र.सं.	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान		सोपाधिकताओं में संशोधन के लिए जीटीआईपीएल द्वारा दिये गए कारण/स्पष्टीकरण	लाहसैस प्रदात पत्तन जेएनपीटी की टिप्पणियां	विश्लेषण
	अनुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकताएं	अनुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकताएं			
1	1.8	“जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अभिप्राय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है	1.8	“जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अभिप्राय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है जिसमें जोखिमपूर्ण सामग्री के अवशिष्ट कण युक्त खाली कंटेनर शामिल हैं।	जोखिमपूर्ण कंटेनर की प्रस्तावित परिभाषा में जोखिमपूर्ण सामग्री के अवशिष्ट कणयुक्त खाली कंटेनर भी शामिल हैं।	जोखिमपूर्ण सामग्री के अवशिष्ट कण युक्त खाली टैंक कंटेनरों को भी जोखिमपूर्ण कंटेनर समझा जायेगा।	जीटीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन को ध्यान में रखकर और 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' की परिभाषा में आशोधन पर जेएनपीटी की सिफारिश के आधार पर यह प्राधिकरण प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित करता है।
	-	-	खंड-3 (ख)	खाली जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रभार निर्धारित किये गए हैं।	-		परिणामस्वरूप, जोखिमपूर्ण खाली कंटेनरों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथाप्रस्ताव प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित है।
2	1.9	“अति आयामीय कंटेनर (ओडीसी)” का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने अथवा फ्लैट रैक कंटेनर में लाया गया कार्गो वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग वीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कास्टिंग की समस्या वाले बॉक्सों सहित)	1.9	“अति आयामीय कंटेनर (ओडीसी)” का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने अथवा फ्लैट रैक कंटेनर में लया गया कार्गो वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग वीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कास्टिंग की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।	प्रचालन जटिल होते हैं और ऐसे कंटेनरों की स्टैकिंग के लिए योजना बनानी पड़ती है।	अति आयामी कार्गो के साथ फ्लैट रैक कंटेनर को विशिष्ट प्रहस्तन की जरूरत पड़ती है अतः इसे ओडीसी माना गया है।	जीटीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन को ध्यान में रखकर और 'अति आयामी कंटेनर' की परिभाषा में आशोधन पर जेएनपीटी की सिफारिश के आधार पर यह प्राधिकरण प्रस्तावित विलोपन को अनुमोदित करता है।
3	II खंड-1 (विवरण)	सभी सामान्य व रीफर कंटेनर प्रभार	II खंड-1 (विवरण)	सभी सामान्य और रेल इन-रेल आऊट कंटेनर/गैर पोतबद्ध कंटेनर प्रभार।	प्रस्तावित आशोधन प्रभारों में अस्पष्टता से बचने के लिए गैर-पोत बद्ध कंटेनरों तथा रेल-इन-रेल-आऊट कंटेनरों संबंधी कार्यकलापों के लिए है। ऐसे परिचालन विरले ही होते हैं और दरमानों के अनुसार प्रभारित होते हैं।	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।	जीटीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन और चूंकि किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित आशोधन पर आपत्ति नहीं की है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित आशोधन से सहमत है।
4	खंड-1(ख) खंड-3(ख) खंड-4(ख)	यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड-परिवहन तथा सीएफएस में लिफ्ट्स।	-	-	यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड-परिवहन तथा सीएफएस में लिफ्ट्स के प्रभार प्रस्तावित दरमान में विलुप्त कर दिये गए हैं, चूंकि उक्त कार्यकलाप जीटीआईपीएल द्वारा किये नहीं जाते।	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।	जीटीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन और चूंकि किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित आशोधन पर आपत्ति नहीं की है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित आशोधन से सहमत है।
5	खंड-2 (टिप्पणी)	क.कंटेनर जो मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया है, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचालित किया जाता है, पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा	खंड-2 (टिप्पणी)	टिप्पणी क: कंटेनर जो मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया है, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचालित किया जाता है, पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य	कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 9.6.1 के अनुसार	कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के अनुसार	कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 का खंड 9.9.3 जोखिमपूर्ण कंटेनर और अन्य आयामी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 50% प्रीमियम अनुबद्ध करता है। चूंकि प्रस्तावित उपबंध उक्त अनुबद्धता के अनुरूप है और जोखिमपूर्ण कंटेनर और अन्य आयामी कंटेनरों के प्रभारों में अस्पष्टता से बचता

		और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।		आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे। खतरनाक टीपी के प्रभार सामान्य टीपी कंटेनरों का 1.5 गुणा होंगे और ओडीसी टीपी के प्रभार सामान्य टीपी कंटेनरों का 2 गुणा होंगे।			है, प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित है।
6	खंड-3	जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार सामान्य कंटेनरों के 1.25 गुणा निर्धारित।	धारा-3	जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार सामान्य कंटेनरों के 1.5 गुणा निर्धारित	कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 9.9.3 के अनुसार	जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार सामान्य कंटेनरों के 1.25 गुणा निर्धारित (जेएनपीटी दरमानों के अनुसार) है।	जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए सामान्य कंटेनरों के 1.5 गुणा प्रभार कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 9.9.3 के अनुरूप है। अतः अनुमोदित।
7	खंड-3	जोखिमपूर्ण पोतांतरण कंटेनर प्रभार	-	-	-	-	चूंकि जोखिमपूर्ण पोतांतरण कंटेनरों पर उगाही जाने वाले प्रभार एक अलग टिप्पणी के रूप में निर्धारित किये गए हैं, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, जोखिमपूर्ण पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभार अलग से निर्धारित करने वाली प्रविष्टि जीटीआईपीएल द्वारा विलुप्त की गई है अनुमोदित है।
8	-	-	खंड-4	सभी प्रशीतन कंटेनर प्रभार	-	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।	जीटीआईपीएल के वर्तमान दरमानों में सामान्य कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार एक ही खंड में निर्धारित हैं। अब सामान्य कंटेनर प्रभार खंड 1 में और प्रशीतन कंटेनर प्रभार अलग से खंड 4 में प्रस्तावित किये हैं। सामान्य और प्रशीतन दोनों कंटेनरों के लिए दरें समान रखी गई हैं। चूंकि प्रशीतन कंटेनरों के लिए अलग से खंड निर्धारण प्रभारों की री-अलाइनमेंट है और अस्पष्टता से बचने के लिए है, इसलिए जीटीआईपीएल का प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों के लिए अलग से खंड निर्धारित करने का प्रस्ताव अनुमोदित है।
9	खंड-7 टिप्पणी	उपर्युक्त शट आउट प्रभार लागू होंगे यदि-1. पोत नामांकन बदला जाता है, 2. यदि पूर्ववर्ती पोत को बर्थ में खड़ा किए जाने के बाद पोत का नामांकन बाद वाले पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।	खंड-8 टिप्पणी	उपर्युक्त शट आउट प्रभार लागू होंगे यदि-1. पोत नामांकन बदला जाता है, 2. यदि पूर्ववर्ती पोत को बर्थ में खड़ा किए जाने के बाद पोत का नामांकन बाद वाले पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है। 3. टीपी कंटेनर के लिए लदान टर्मिनल परिवर्तन किया जाता है।	यदि टीपी कंटेनर के लिए लदान टर्मिनल परिवर्तित किया जाता है, तो कंटेनर को री-स्टैक करने के लिए अतिरिक्त कार्य करना पड़ता है।	सभी प्रकार के कंटेनरों के लिए शट-आउट प्रभार लागू होते हैं।	जीटीआईपीएल द्वारा दिये गए औचित्य को देखते हुए और चूंकि जेएनपीटी तथा प्रयोक्ताओं को शट-आउट कंटेनर के लदान टर्मिनल परिवर्तन करने में कोई आपत्ति नहीं है, प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित है।
	1.17	“शट आउट कंटेनर” का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो वीसीएन/वीआईएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में नियात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभरित नहीं किया जाता है।	1.17	“शट आउट कंटेनर” का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो वीसीएन/वीआईएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में नियात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभरित	उपरोक्त के आधार पर, शट-आउट कंटेनर की परिभाषा आशोधित की जाती है।	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।	चूंकि लदान टर्मिनल में परिवर्तन को शट-आउट कंटेनर समझा जायेगा, शट-आउट कंटेनर की परिभाषा भी उपर्युक्त रूप से आशोधित की जाती है, जैसा जीटीआईपीएल ने अनुरोध किया है।

				नहीं किया जाता है। पोतांतरण कंटेनर जिसका लदान टर्मिनल परिवर्तित किया जाता है, उसे भी शट-आउट कंटेनर समझा जायेगा।			
10	-	-	10.5	टर्मिनल के भीतर अतिरिक्त परिवहन प्रभार	1687/-रु. के कुल अंतरण प्रभार के परिवहन में तीन वर्टिकल मेल और एक परिवहन शामिल हैं (397रु. X 3 + 496)।	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।	प्रस्तावित नई मर्दे अलग से प्रशुल्क मर्दे हैं जिन्हें समग्र अंतरण प्रभारों से अलग कर दिया गया है जिसमें लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ तथा परिवहन शामिल हैं। प्रस्तावित नई प्रशुल्क मर्दे अनुमोदित हैं।
	-	-	10.6	अतिरिक्त लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रभार	1687/-रु. के कुल अंतरण प्रभार के परिवहन में तीन वर्टिकल मेल और एक परिवहन शामिल हैं (397रु. X 3 + 496)।		
11	-	-	10.25	ब्रेक बल्क प्रहस्तन (प्रति क्रेन घंटा)	यह प्रभार कंटेनर पोत से कार्गो को मूव किये जाने पर निर्धारित है।	जीआईपीएल ने पुष्टि की है कि वे जीआईपीएल पर कोई ब्रेक प्रोत का प्रहस्तन नहीं करते हैं किंतु कुछेक ब्रेक बल्क कार्गो कंटेनर पोत में प्रहस्त किया जाता है और ब्रेक बल्क को कंटेनर पोत में दिये गए कंटेनर स्लॉट में भंडार किया जाता है। लाइसेंस करार के अनुसार, जीआईपीएल की शिपिंग लाइन से किसी प्रकार के कार्गो से संबंधित प्रभार वसूल करने की अनुमति है।	जीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन और जेएनपीटी की संस्तुति के आधार पर और चूंकि किसी प्रयोक्ता ने इस प्रभार के लागू करने पर कोई आपत्ति नहीं की है और चूंकि जीआईपीएल ने प्रस्तावित उगाही से होने वाली आय को आकलित किया है, यह प्राधिकरण ब्रेक बल्क कार्गो के प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों को लागू करने का अनुमोदन करता है।
12	-	-	खंड-10 (क्र.सं. 10 से 34)	<p>10. खतरनाक स्टिकर लगाना/हटाना - प्रति कंटेनर</p> <p>11. दस्तावेज निरस्तीकरण/पुनः जारी करना-प्रति कंटेनर</p> <p>12. खतरनाक कंटेनर घोषित न करना/ गलत घोषणा करना प्रति कंटेनर- प्रहस्तन</p> <p>13. खतरनाक कंटेनर घोषित न करना/ गलत घोषणा करना प्रति कंटेनर- दांडिक प्रभार</p> <p>14. ऑन-व्हील सीमा शुल्क निरीक्षण प्रति कंटेनर (प्रहस्तन और द्वारा खोलना, सील तोड़ना छोड़कर)</p> <p>15. खाली कंटेनर प्रशासनिक/निरीक्षण शुल्क - प्रति कंटेनर</p> <p>16. कंटेनर का डीमैनीफैस्ट/होलिंडिंग</p> <p>17. बीजक संशोधन (प्रति बीजक)</p> <p>18. बारीब गैर सुपुर्दगी</p> <p>19. फ्लैट रैक बांधना/खोलना प्रभार</p> <p>20. टविस्ट लॉक कटिंग प्रभार (दरमानों के अनुसार लिफ्ट ऑफ/लिफ्ट</p>	अंतरण और प्रशासनिक लागत वहन करने के लिए पड़ौसी टर्मिनलों/कार्यकलापों के आधार पर।		जीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन के आधार पर और एआरआर के भीतर प्रचालक के वाणिज्यिक निर्णय तथा बाजार शक्तियों के आधार पर प्रचालक को दरें निर्धारित करने के लिए उपलब्ध शिथिलता को ध्यान में रखते हुए और चूंकि जीआईपीएल ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय का आकलन कर लिया है और यह भी कि प्रस्तावित प्रभारों पर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन/जेएनपीटी से कोई आपत्ति नहीं उठायी गई, यह प्राधिकरण नए कार्यकलापों की दरों का, जीआईपीएल यथाप्रस्तावित, अनुमोदन करता है।

				<p>ऑन और परिवहन को छोड़कर) प्रति ताला</p> <p>21.हज बंद सफाई प्रभार- प्रशासनिक प्रभार (लागत वसूली छोड़कर) प्रति कंटेनर</p> <p>22.द्वार घुमना कार्यकलाप</p> <p>23.तुरंत वितरण</p> <p>24. ब्लाक स्टो किराया - प्रति माह- 28 टीईयू के प्रति ब्लॉक (गैर हज)</p> <p>26 केवल आरओबी कंटेनरों के लिए स्थायी निरीक्षण प्रभार प्रति कंटेनर</p> <p>27. गेट खुलने से पूर्व प्रवेश (पहले गेट इन)</p> <p>28. एफ/आर या ओडीसी की लैशिंग- प्रति कंटेनर</p> <p>29.री-वर्किंग या अन्य किसी निरीक्षण के लिए खुला स्थान उपलब्ध कराना (प्रति 20')</p> <p>30.विशेष उपकरणों का प्रयोग</p> <p>31.चुनिदा कंटेनर सुपुर्दगी</p> <p>32.ईएएल में कंटेनर के पुनः सिम्रवेशन प्रभार</p> <p>33.निम्नलिखित प्रभारों के लिए प्रशासनिक प्रभार</p> <p>34.प्रशीतन तापमान परिवर्तन</p>			
13	खंड-10	निःशुल्क दिन क. लदा हुआ आयात कंटेनर - 3 ख.लदा हुआ निर्यात कंटेनर - 3 ग.खाली आयात/निर्यात कंटेनर - 3 घ.आईसीडी लदे व खाली आयात न निर्यात रेल वाहित-10	खंड-11	निःशुल्क दिन क. लदा हुआ आयात कंटेनर - 2 ख.लदा हुआ निर्यात कंटेनर - 2 ग. खाली आयात/निर्यात कंटेनर - 2 घ. आईसीडी लदे व खाली आयात न निर्यात रेल वाहित-7	निशुल्क दिवस पड़ोसी टर्मिनलों के समान रखे गए हैं।	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की।	कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 9.10.1 के अनुसार निशुल्क दिवस प्रस्ताव करने में प्रचालक को उपलब्ध शिथिलता को देखते हुए और चूंकि किसी प्रयोक्ता ने निशुल्क दिवस घटाने पर कोई आपत्ति नहीं की है, यह प्राधिकरण निशुल्क दिवसों में घटौती का अनुमोदन करता है।
14	-	-	खंड-1	(ग) रेल इन/रेल आऊट / गैर-पोत बद्ध लदे/ खाली कंटेनर भंडारण प्रभार।	प्रस्तावित संशोधन गैर-पोत बद्ध कंटेनरों और रेल इन रेल आऊट कंटेनरों के प्रभारों में अस्पष्टता को समाप्त करने के लिए किया गया है।	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की।	चूंकि निर्धारण स्लैब ढांचा/ रेल इन रेल आऊट/गैर पोत बद्ध लदे / खाली / आयात/निर्यात कंटेनरों के समान ही है, प्रस्तावित नया भंडारण स्लैब अनुमोदित है।
15	खंड-10 टिप्पणी 7	(i)जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए ठहराव समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों से 1.25 गुणा होगा	खंड-11 टिप्पणी 7	(i) जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए ठहराव समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों से 1.50 गुणा होगा।	कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 9.9.3 के अनुसार	जेएनपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की।	जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए सामान्य कंटेनरों के 1.5 गुणा प्रभार कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के खंड 9.9.3 के अनुरूप है।
		(ii) अति ऊंचे और अति आयामी कंटेनरों के लिए ठहराव समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों से 2 गुणा होंगे।		(ii) अति ऊंचे और अति आयामी कंटेनरों के लिए ठहराव समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों से 3 गुणा होंगे।	सामान्य स्टैक ऊंचाई 5 मानते हुए कोई कंटेनर पर स्टैक नहीं किया जा सकता और इसलिए 4 भू स्लाटों को भंडार राजस्व की हानि होती है प्रचालक के पास यह विकल्प है कि वह या तो वास्तविक भू-स्लाट के अनुसार प्रभार लगाये या फिर मौजूदा प्रथा के अनुसार।	कोई कंटेनर ओडीसी कंटेनर पर स्टैक नहीं किया जा सकता। उगाहे जाने वाले प्रभार जेएनपीटी दरमानों के अनुसार है।	कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 9.9.3 के अनुसार अति आयामी कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार संबंधित कंटेनर द्वारा घेरी जाने वाली वास्तविक भू-स्लाटों की संख्या के आधार पर होनी चाहिए। चूंकि निर्धारित जेएनपीटी के मौजूदा दरमानों के अनुसार है और चूंकि कार्यकारी दिशानिर्देश प्रचालक को ओडीसी के भंडारण प्रभारों के निर्धारित

							की शिथिलता प्रदान करते हैं, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।
		-	(iii) एक द्वार खुला और फ्लैट रैक बंडल कंटेनरों के ठहराव समय प्रभार सामान्य से 4 गुणा होंगे।	कोई कंटेनर एक द्वार खुला और फ्लैट रैक बंडल कंटेनरों पर स्टैक नहीं किया जा सकता। अतः सामान्य स्टैक ऊंचाई 5 मानते हुए और इसलिए 4 भू स्तरों को भंडार राजस्व की हानि होती है।	एक द्वार खुला कंटेनर में नष्ट होने वाली कागों होता है और यार्ड में किसी कंटेनर के ऊपर या कंटेनर का एक द्वार खुला छोड़ा जाता है। .	जीटीआईपीएल द्वारा किये गए निवेदन और जेएनपीटी की संस्तुति के आधार पर और चूंकि किसी प्रयोक्ता ने इस प्रभार के लागू करने पर कोई आपत्ति नहीं की है और चूंकि जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित उगाही से होने वाली आय को आकलित किया है, यह प्राधिकरण एक द्वार खुला और फ्लैट रैक बंडल कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th March, 2020

No. TAMP/47/2019-GTIPL.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) for General revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Guidelines, 2019. Considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 20 February 2020 was notified in the Gazette of India on 03 March 2020 vide Gazette No. 98. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order disposing of the proposal of the GTIPL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/47/2019-GTIPL

Gateway Terminal India Private Limited

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 20th day of February, 2020)

This case relates to the proposal received from Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), a BOT Operator at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), vide its letter No. GTIPL/TAMP/Tariff Proposal-2019/01 dated 10 September 2019 for general revision of its Scale of Rates.

2.1. This Authority *vide* its Order No. TAMP/48/2011-GTIPL dated 19 January 2012 had revised the SOR of the GTIPL based on the proposal filed by GTIPL following the then prevailing 2005 Tariff Guidelines. The said Order was notified in the Gazette of India on 8 February 2012 vide Gazette No. 25. The revised Scale of Rates including conditionalities of the GTIPL was to come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and was to be in force till 31 December 2014. In the said Order, this Authority had effected an across the board reduction of 44.28% over the then prevailing tariff of GTIPL (i.e. tariff approved vide Order No. TAMP/49/2008-GTIPL dated 3 March 2010) as against the tariff increase of 8.72% sought by GTIPL.

2.2. Aggrieved by the said reduction in its tariff, the GTIPL challenged the tariff order dated 19 January 2012 passed by this Authority by its Writ Petition No. 1410 of 2012 in the Hon'ble High Court of Bombay. The Hon'ble High Court has stayed the tariff Order dated 19 January 2012 and has allowed the GTIPL to levy the tariff as approved vide tariff Order dated 3 March 2010. The stay Order

of the High Court is still in force and the GTIPL continues to levy the tariff as approved vide tariff Order dated 3 March 2010.

3. The Ministry of Shipping (MOS), in exercise of powers conferred on it by Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has vide its letter No.PR-14019/20/2009- PG (Pt-IV) dated 5 March 2019 issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. The Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 7 March 2019 vide Gazette No.92. Thereafter, as per Clause 1.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 11 July 2019, vide Gazette No.244.

4.1. In this backdrop, the GTIPL has filed its proposal dated 10 September 2019 for general revision of its SOR, following Tariff Guidelines, 2019. The GTIPL has made the following submissions:

- (i) The 2019 Tariff Guidelines and the 2019 Working Guidelines issued thereunder suffer from certain shortcomings and do not address *inter alia* our following grievances which we have been consistently raising with TAMP, both directly and through our association.
 - (a) Revenue share is not allowed as a pass-through cost. Revenue share as a pass-through cost should have been provided for all terminals operators covered under 2005 Tariff Guidelines at least to the extent of the 2nd highest bidder, including even for terminals who's bidding process was finalized after July 29, 2003.
 - (b) The 2019 Tariff Guidelines does not provide for performance linked incentives to encourage terminals to improve performance and achieve higher productivity in the overall interest of the trade.
 - (c) The 2019 Tariff Guidelines penalize efficient operators by giving a lower tariff to operators who have performed efficiently during the preceding 3 years.
 - (d) Terminals within the same port premises have different tariff guidelines/rates and as such there is no level playing field and the same is discriminatory.
- (ii) Notwithstanding the above, and without prejudice to our rights to take such legal recourse as we are entitled, to impugn *inter alia* the aforesaid aspects of the tariff guidelines that have been imposed from time to time, including the 2019 Tariff Guidelines and without prejudice to the Writ Petition pending before the Hon'ble Bombay High Court, we submit the tariff proposal in terms of Clause 4 of the 2019 Tariff Guidelines. [Clause 4 lists the procedure for filing the proposal]
- (iii) The ARR has been assessed for the year 2019-20 based on the audited financials of preceding three financial years i.e. 2016-17, 2017-18 & 2018-19 as per the methodology prescribed under the 2019 Tariff Guidelines.
- (iv) The audited accounts for financial years 2016-17 and 2017-18 has already been submitted. TAMP is requested not to circulate the audited accounts of the Company. Similarly, the data worksheets submitted as supporting the proposal are confidential and hence requested to be not circulated.
- (v) GTIPL vide its letter dated 06 September 2019 have already requested JNPT to execute the Separate Agreement.
[Subsequently, the GTIPL vide its email dated 25 November 2019 and JNPT vide its letter dated 24 December 2019 have made available a copy of separate agreement executed between GTIPL and JNPT.]
- (vi) Form Nos. 1 to 8, certified by a Chartered Accountant, wherever required, is furnished.
- (vii) GTIPL has carefully gone through the Tariff Guidelines, 2019 issued by the Ministry of Shipping and notified by the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) (bearing no. TAMP/61/2018-Misc vide Gazette Notification No.92 dated 7 March 2019) and the Working Guidelines, 2019 issued by TAMP in consultation with concerned BOT operators and Major Port Trusts and has prepared the proposal for fixation of tariff in accordance with the said Tariff Guidelines and Working Guidelines, in the formats and supporting documents as prescribed by the Tariff Authority for Major Ports. The proposed tariff will have a validity period of three years from October 01, 2019 to

September 30, 2022 and a suitable proposal would be submitted at least three months before the expiry of the validity period.

4.2. The GTIPL has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-4. The ARR computation furnished by GTIPL is tabulated below:

(₹. in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1-2016-17	Y2-2017-18	Y3-2018-19
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	3,360,009,697	3,366,631,239	3,676,266,273
(i)	Operating expenses (including depreciation)	502,135,085	487,737,847	512,790,427
(ii)	Finance and Miscellaneous expenses (FME)			
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)	3,862,144,782	3,854,369,086	4,189,056,700
(2)	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP			
(i)	Depreciation	-61,514,537	-82,544,145	-168,479,450
(ii)	Other expenditure items, if any, to be listed -Lease rent paid	422,707,505	439,169,737	456,463,011
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ --	361,192,968	356,625,592	287,983,561
(3)	Less Adjustments:			
(i)	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	-	-	-
(ii)	Interest on loans	29,355,630	7,375,188	-
(iii)	Interest on finance lease	472,683,030	479,436,708	484,705,956
(iii)	Provision for bad and doubtful debts	23,322,957	32,163,932	4,483,882
(iv)	Provision for slow moving inventory	6,995,775	1,741,709	-
(v)	Construction cost-IFRIC 12	4,786,724	7,073,805	6,462,678
(vi)	Other provisions, if any	-		
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	537,144,117	527,791,342	495,652,516
(4)	Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019	-		
(5)	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)	3,686,193,633	3,683,203,336	3,981,387,745
(6)	Average Expenses of Sl. No.5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	3,783,594,905		
(7)	Capital Employed			
	(i) Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019 followed by the BOT operator (As per IGAAP)			14,126,028,249
	(ii) Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019 followed by			729,482,845

	the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)	
	(iii) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	
	(a) Inventory	115,301,635
	(b) Sundry Debtors	432,455,576
	(c) Cash	315,060,110
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	862,817,321
	(iv) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]	15,718,328,414
(8)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)	2,514,932,546
(9)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [(6)+ (8)]	6,298,527,451
(10)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)	6,566,844,721
(11)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	6,566,844,721
(12)	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above	6,566,844,721

4.3. The GTIPL has furnished in Form 4, the working of revenue estimation for the existing tariff as well as the proposed tariff for the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed level of tariff is ₹ 65,668.11 lakhs.

4.4. The GTIPL has furnished a copy each of the Audited Annual Accounts for the years 2017-18 (April 2017 to March 2018) and 2018-19 (April 2018 to March 2019)

4.5. From the proposal of GTIPL, it is seen that the GTIPL has generally sought an increase ranging from 6% to 20% in various tariff items. Status quo has been proposed in some tariff items and about 7% reduction is also proposed in some tariff items. The GTIPL has also proposed some changes to its existing conditionalities.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of GTIPL dated 10 September 2019 was forwarded to the Licensor port (JNPT) and the concerned users/ user organisations seeking their comments. Based on the request made by GTIPL regarding non-circulation of some of the documents to the users, on the ground of it being sensitive, only Form 1, 3, 5 and the proposed Scale of Rates were circulated to the users as per Clause 4.3 of the Tariff Guidelines of 2019. The entire proposal was, however, forwarded to the Licensor Port JNPT, for its comments.

5.2. In this regard, the JNPT vide its letter dated 18 October 2019 has stated that any reduction in the tariff of the GTIPL will have an impact on the revenue share paid by GTIPL to JNPT.

6.1. As brought out earlier, the Hon'ble High Court of Bombay has stayed the last tariff Order passed by TAMP in the year 2012 and has permitted GTIPL to levy the then prevailing tariff, which is as per the order dated 03 March 2010 passed by the Authority. The said Court stay Order is still in force.

6.2. In order to ensure that the submission of a proposal by GTIPL for review of its SOR, consequent processing of the proposal by TAMP, passing of the Order by TAMP and implementation of the Order by GTIPL should not amount to contravention of the High Court Order, we have vide our

letter dated 20 September 2019 requested GTIPL to intimate the Hon'ble Bombay High Court about GTIPL filing a proposal for General revision of its Scale of Rates (SOR) with TAMP under Tariff Guidelines 2019 and furnish a copy of the said intimation to us.

6.3 After a reminder dated 5 November 2019, the GTIPL vide its email dated 22 December 2019 has stated that it has intimated the Hon'ble High Court of having filed an application for general revision of Scale of Rates with TAMP under Tariff Guidelines, 2019, on a without prejudice basis. GTIPL has also forwarded a copy of the Additional Affidavit filed by GTIPL in the Hon'ble Court.

6.4. From the copy of the Additional Affidavit, it is seen that the GTIPL has, *inter alia*, made the following submission before the Hon'ble High Court of Bombay;

- (i) *This Additional Affidavit is being filed for the limited purpose of bringing on record certain facts that have transpired during the pendency of the present petition.*
- (ii) *On 07 March 2019, new tariff guidelines were issued by Respondent No. 2 (Tariff guidelines of 2019) Pursuant to the Tariff Guidelines of 2019, the Petitioner has on 11 September 2019, without prejudice to its rights and contentions in the present Petition, filed an application for fixation of tariff before Respondent No. 2 under the new Tariff Guidelines of 2019.*

6.5. As part of its Affidavit, the GTIPL has, *inter alia*, annexed a copy of its covering letter dated 11 September 2019 (without enclosures) forwarding its proposal to TAMP.

7. The joint hearing in this case was held on 31 October 2019. At the joint hearing, the representatives of GTIPL and JNPT, being licensor Port were present in the Joint Hearing. None of the users/organization bodies were present at the Joint Hearing. The GTIPL made a presentation of the proposal. The GTIPL and the licensor Port, JNPT have made their submissions at the joint hearing.

8.1. Since none of the users/ user organisations were present in the joint hearing held on 31 October 2019, it was decided at the Joint Hearing, to give one more opportunity to the users/ user organisations to furnish their comments on the GTIPL proposal. Accordingly, all the users/ user organisations were again requested vide letter dated 5 November 2019 to furnish their comments.

8.2. In this regard, only Maritime Association of Nationwide Shipping Agencies India (MANSA) vide its email dated 11 November 2019 has furnished its comments.

8.3. In its submissions, MANSA has, *inter alia*, requested to consider its points for discussion before finalization of the case. Since a joint hearing had already been held on the subject proposal, with due intimation to MANSA, among other stake holders it was not found possible to hold another round of discussion on the matter, as requested by MANSA.

8.4. Therefore, while forwarding the comments of MANSA to GTIPL. MANSA was requested to approach GTIPL for a discussion on the matter in reference. The GTIPL vide its email dated 22 December 2019 has also conveyed that, it will be available for discussion with MANSA, when approached by MANSA. In this connection, the MANSA was requested vide letter dated 01 January 2020 to forward the outcome of the discussion between MANSA and GTIPL. However, we have not heard either from MANSA or from GTIPL, till the case was finalized.

9.1. Based on the scrutiny of the proposal, the GTIPL was requested vide letter dated 4 November 2019 to furnish additional information/ clarification. The GTIPL has responded vide its e-mails dated 15 November 2019 and 18 November 2018. The information sought and the response of the GTIPL thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought	Response of GTIPL
A.	ARR Computation	
(i)	In Form no. 1, the total expenditure for the year 2016-17 at sl. No. 1 was shown to the tune of ₹ 386.21 crores, whereas as per the Annual Accounts of GTIPL for the year 2016-17, the total expenses has been shown as ₹ 385.74 crores. The GTIPL to consider the correct expenditure in sl. No. 1 of Form no. 1 for the year 2016-17.	Correction is done in Form no.1.
(ii)	As seen in Form no. 6A, the GTIPL has considered an amount of ₹ 36.12 crores, ₹ 35.66 crores and ₹ 28.79	The working in support of the amount of as considered as per

	crores, for adjustment under sl. No. 2 of Form No. 1, during the years 2016-17 to 2018-19 respectively. This amount for adjustment is seen to be arising due to the difference in the amount of depreciation and lease rent as considered based on the IGAAP vis-à-vis that as captured in Annual Accounts as per IND AS. In this connection, the GTIPL to furnish the workings in support of the amount of depreciation and lease rent as considered as per IGAAP in Form no. 6A, for all the years under consideration.	IGAAP in Form No. 6A, for all the years under consideration is furnished. The lease rent working along-with invoice copies is also furnished.
(iii)	The schedule of 'Finance Costs' in the audited Annual Accounts of GTIPL, comprises of 'Interest expense on finance lease', 'Interest on borrowings' and 'others'. The expenditure 'others' has not been considered for exclusion by GTIPL in any of the years from the total expenditure in sl. No. 3 of Form no. 1. The said expenditure is also to be excluded from the total expenditure.	The said expenditure is interest paid on delayed payment of taxes and is not in nature of finance costs. Hence the same will be included in total expenses.
(iv)	The figures of Gross Fixed Assets as per IGAAP and Capital Work in Progress as on 31 March 2019 as considered in Form no. 1 is seen to be based on Form no. 7 furnished by GTIPL. With regard to Form no. 7, the GTIPL to furnish workings in support of the following:	
(a)	Opening balance of Gross fixed asset and depreciation as of the year 2016-17 for each of the asset category viz., Plant and Machinery, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Hardware Network, Vehicles and any other Fixed Assets.	The GTIPL has furnished the working.
(b)	Depreciation for the year considered in respect of each of the asset category viz., Plant and Machinery, Furniture and Fixtures, Office equipment, Computers, Hardware Network, Vehicles and any other Fixed Assets, for each of the years 2016-17 to 2018-19.	The GTIPL has furnished the working.
(c)	The figure of disposal shown under gross fixed assets as considered in Form no. 7 for the years 2017-18 and 2018-19 to the tune of ₹ 3.71 crores and ₹ 50.83 crores respectively, is not seen as per the Annual Accounts of the respective years. The GTIPL to furnish workings in support of the figures considered in Form no. 7.	The figures of disposal shown under gross fixed assets is as per WDV value in IND AS accounts as gross block was restated at WDV for IND AS implementation. The gross block value for the same is reduced for disposed assets for IGAAP working.
(vii)	With regard to the Working Capital in Form no. 3, the GTIPL to clarify/ furnish the following:	
(a)	Basis for the amount of Inventory of capital spares considered in Form no. 3 to the tune of ₹ 11.53 crores. GTIPL to confirm whether it is one year's average consumption.	It is confirmed it is one year's average consumption.
(b)	The GTIPL has considered an amount of ₹ 20.42 crores towards trade receivables as Sundry Debtors under Working Capital. The GTIPL to note that the trade receivables considered by GTIPL does not arise on account of contractual obligation with JNPT and hence, not admissible as an item of Sundry debtors.	The 2019 Tariff Guidelines and working Guidelines do not exclude sundry debtors from the definition of working capital.
(c)	In the calculation relating to Cash balance, the GTIPL is seen to have considered 'Tax Expenses', while determining one month cash expenses. The GTIPL to note that since tax is not considered as an item of expenditure while determining the tariff of GTIPL, the	The 2019 Tariff guidelines clause 2.6 prescribes the limit on cash balance will be one month's cash expenses. Therefore non-cash expenses such as depreciation

	question of considering the tax expenses, to arrive at the cash balance, is not found appropriate and hence may be excluded.	and construction costs etc. are excluded for calculating cash balance.
B.	Revenue Estimation	
(viii)	In Form 4, the GTIPL has indicated the average traffic at 19.56 Lakh TEUs based on the traffic for the years 2016-17 to 2018-19. In the same Form-4, for revenue estimation, GTIPL has considered various container mix. The aggregate of the said container mix may be matched with the average traffic of 19.56 Lakh TEUs and a working in this regard also to be furnished.	The average container traffic is 13,37,416 containers which is based on import and export and restow on/via quay figures i.e vessel discharge and load activity. In detailed working of revenue estimation the total of these there activities is 13,37,416 containers and is matched.
(ix)	With regard to the workings relating to estimation of revenue at the existing and proposed level of tariff in Form no. 4, the GTIPL to clarify/ furnish the following:	
(a)	From the rates for various services as indicated by GTIPL as per the Scale of Rates in Form no. 4, it is seen that the rates are generally as approved vide Tariff Order No.TAMP/49/2008-GTIPL dated 3 March 2010. Subsequent to the said Order, based on a review application filed by GTIPL, the Authority vide its Order no. TAMP/31/2010-GTIPL dated 03 November 2010, though had prescribed status quo in the rates fixed vide Order of March 2010, had, interalia, approved levy of dwell time charges for over height and over dimensional containers at twice the rates for normal containers, instead of 1.25 times the rates for normal containers, as approved in March 2010. However, in the workings, the GTIPL is seen to have considered storage income from over dimensional containers at 1.25 times the rates for normal containers, instead of considering twice the rates. The GTIPL to clarify the position.	This correction is done in revised working.
(b)	Likewise, in the Order no. TAMP/31/2010-GTIPL dated 03 November 2010, disposing the review application filed by GTIPL, the handling charges for hazardous containers was prescribed at 1.25 times the normal containers. The said charge is also not seen to have been correctly captured by GTIPL in its workings.	The storage charges for hazardous are correctly taken at 1.25 times of normal containers.
(c)	In the workings, the GTIPL is seen to have considered a rate of ₹ 400/- for all types of 20' containers and ₹ 800/- for all types of 40' containers, for movement between 'Rail to Yard' and 'Yard to Rail'. This is reported to be based on separate notification. A copy of the separate notification, based on which the said rates have been considered, to be furnished.	The said charges are for ITRHO movement as per TAMP notification. Copy of the TAMP notification is furnished.
(d)	The rates as prescribed in the existing Scale of Rates of GTIPL at Section 9A towards charges for shifting of containers are ₹ 1805.40 for 20' container, ₹ 2708.10 for 40' container and ₹ 3610.80 for above 40' container. However, in the workings, the existing rates have been considered at ₹ 1805 for 20' container, ₹ 2708 for 40' container and ₹ 3610 for above 40' container. The GTIPL to rectify the errors and capture the correct rates.	This correction is done in revised working.
(e)	The GTIPL is seen to have considered an exchange rate of about ₹ 70/- per US dollar for converting the dollar denominated tariff into Indian Rupees in the workings. The basis for considering the same to be	This is the average exchange rate of last six months.

	indicated.	
C.	Scale of Rates	
(x)	With regard to the proposed Scale of Rates, the GTIPL to clarify/ furnish the following:	
(a)	The reason for changing the description of title of Section 1 of the proposed SOR, so as to include Rail in-Rail Out containers/ Non vessel bound containers, within the purview of levy of charges under Section 1 to be explained.	This is to cover the activities carried on non-vessel bound containers and rail in rail out containers to avoid ambiguity in charging. These operations so occur rarely and are charged as per SOR.
(b)	In the proposed Scale of Rates, the GTIPL is seen to have deleted the existing Section 1B, which prescribed rates for movement of normal/ reefer containers from Yard to CFS or CFS to yard. The reason for the proposed deletion to be furnished.	Such activities are not carried out by GTI and hence the section is deleted.
(c)	Clause 9.9.3 of the Working Guidelines, interalia, stipulates that premium upto the extent of 50% on handling charge can be levied on over dimensional containers. The GTIPL has, however, proposed 100% premium for handling of ODCs. The GTIPL is requested to propose a premium of 50% for handling of ODCs. Consequently, the income estimated at the proposed level of tariff also to be modified so to capture this impact.	The correction is done in revised Form No.4 and working.
(d)	Clause 9.9.3 of the Working Guidelines, interalia, stipulated that the storage charges for over dimensional containers shall be based on actual ground slots occupied by the container or as per the existing practice. As per the Review Order of March 2010, the storage charges for ODC's was approved at twice the rates for normal containers. Since the levy of twice the rates is the existing practice, the income estimated at proposed level of tariff also to be modified to capture this impact.	It may please be noted that no container can be stacked on ODC container and hence the storage revenue of ground slots is lost considering the normal stack height of 5. The option is with the operator to charge as per actual ground slots or as per the existing practice.
(e)	Clause 10.1.2. of the Working Guidelines, interalia, stipulates that restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates will not be resorted to. However, in the proposed Section 6, 7, 8A and 9, the GTIPL is seen to have restated the charges for coastal vessels by considering the prevailing exchange rate. Even in the dwell time charges for the various types of coastal containers in proposed Section 11, the GTIPL is seen to have restated the coastal rates. The GTIPL to propose rates for coastal vessels without restating the exchange rate.	The coastal rates are 60% of the foreign container as described in clause 8.3 of 2019 working guidelines.
(f)	<p>(i) The reason for introducing a note under Section 8 of the proposed SOR, so as to levy shut out charges if loading terminal is changed for TP container, to be explained.</p> <p>(ii) When a definition for shut out container is given at Section 1.17, the reason for proposing the note to be clarified. It is to be clarified whether the proposed note is in harmony with the definition.</p>	<p>If the loading terminal is changed for TP container, additional operational activity is carried out to restack the container.</p> <p>The definition may be changed to include a TP container whose loading terminal is changed.</p>
(g)	(i) The GTIPL under Section 10 of the proposed SOR has proposed introduction of various new services viz., Additional Transportation within the	The GTIPL has furnished the justification for introduction of various new services. These have

	terminal, Additional Lift on/Lift off, Fixing/ removal of Hazardous Sticker, Cancellation/ Reissue of documents, Non- declaration/ Mis-declaration of Hazardous containers, On- Wheel Customs inspection, Empty Container Administration/ Inspection Fee, Demanifest/holding of Container, Invoice Revision, Out of Turn Delivery, Charges for Flat Rack Bundling/ Unbundling, Twist lock cutting charges, Haz bund cleaning charge, Door turning activity, Express delivery, Block stow rent, Break bulk handling, Lashing charges, Entry before gate open, Providing Open yard space for Re-working or any other inspection, Use of Special Equipment, Selective container delivery, Reinsertion of container in EAL, Administrative charges and Reefer Temperature Variance charges. The GTIPL to furnish the basis/ workings to arrive at each of the proposed new rate, keeping in view the stipulation contained in Clause 5.6.1 of the Tariff Guidelines, 2019.	been brought out in the analysis of the proposal of GTIPL.
	(ii) The GTIPL has proposed a rate of ₹ 1,50,000/- per crane hour for handling break bulk cargo at Section 10.25. The GTIPL to clarify whether it has been authorised under the Concession Agreement to handle break bulk cargo.	As per article 10.1 of Licence Agreement which is reproduced below: 10.1 "The Licensee shall, during the Operations Phase, be entitled to levy and recover Tariff from the owners /consignees of cargo and the vessel owners/agents using the Project Facilities and Services as per the Scale of Rates in the currency as permitted by law and duly notified by TAMP ("Scale of Rates") or such other Competent Authority as prescribed under the Applicable Law)" and Gross Revenue as per Licence Agreement point No. (ii) is reproduced below: (ii) All the revenue earned from handling of any cargo other than container. GTI is entitled to levy charges for handling cargo. the break bulk cargo handled by GTI is for cargo moved thru container vessels
(h)	(i) A Note on the need to levy storage charges for Rail in-Rail out/ Non vessel bound loaded/ empty container to be furnished.	This is to cover the activities carried on non-vessel bound containers and rail in rail out containers to avoid ambiguity in charging. These operations so occur rarely and are charged as per SOR.
	(ii) The basis for prescribing storage charges for Over height and over dimensional containers at 3 times the normal applicable charges and the basis for proposing storage charges for One door open and Flat rack bundle containers at 4 times the normal applicable charges, to be furnished.	It may please be noted that no container can be stacked on ODC container and hence the storage revenue of 4 ground slots is lost considering the normal stack height of 5. The option is with the operator to charge as per actual ground slots or as per the existing

		practice. Similarly one door open container results in difficulty in normal stacking of containers due to its condition- One door open. No container can be stacked over flat rack bundle containers and hence the storage revenue of 4 ground slots is lost considering the normal stack height of 5.
	(iii) Under the Section 11 relating to dwell time charges, the GTIPL is seen to have introduced a new sub-category of container at sl. No. C viz., Rail in-Rail Out/ Non vessel bound loaded/ empty containers. In this regard, the GTIPL to furnish the basis/ workings to arrive at each of the proposed storage rate under this sub-section, keeping in view the stipulation contained in Clause 5.6.1 of the Tariff Guidelines, 2019.	Since all the containers occupy the same space (Except ODC, flat rack and One door open container) same rate has been proposed to all types of containers after considering reduction.
(i)	The reason for proposing deletion of existing note No. 1 and 7 under 'General notes', to be explained.	The notes are not deleted in the proposed SOR.
(j)	In the income estimation at proposed level of tariff, the GTIPL has considered a rate of ₹ 2532/- for 'loaded Gen 45' Container for movement from truck to yard (Sr. No. 154 of Form 4) However, the rate proposed by GTIPL in its proposed SOR is ₹ 1688/-. The income estimation may be modified suitably.	The correction is done in revised working.
(xi)	With regard to the estimation of income at the proposed level of tariff as given in Form no. 4, the GTIPL to clarify/ furnish the following:	
(a)	Considering the dollar denominated rate for Reefer monitoring and Connection at the proposed Section 9, the GTIPL to furnish the workings in support of the rupee denominated rate considered in the estimation of income from Reefer monitoring and Connection in Form No. 4.	Exchange rate of INR 70 per USD is considered with an average dwell time of 2 days i.e 12 -4 hours slots.
(b)	With regard to estimation of income at the proposed level of tariff from various Transshipment Containers, the GTIPL is seen to have considered only half of the relevant proposed rates. The rationale for the same to be furnished.	The TP (Transshipment) activity is divided in TP load and discharge and is captured separately in vessel volumes. Hence the rate for the same is considered at 50% of charges for TP containers.
(c)	The rates as prescribed in the proposed Scale of Rates of GTIPL at Section 10A towards charges for shifting of containers are ₹ 1687.51 for 20' container, ₹ 2531.26 for 40' container and ₹ 3375.01 for above 40' container. However, in the workings relating to estimation of income at the proposed level of tariff, the proposed rates have been considered at ₹ 1687.13 for 20' container, ₹ 2531.17 for 40' container and ₹ 3374.27 or ₹ 3375.20 for above 40' container. The GTIPL is requested to rectify the errors and capture the correct rates. Consequently, the income estimated at the proposed level of tariff also to be modified so to capture this impact.	The corrections are done in revised working.
(d)	The rate as prescribed in the proposed Scale of Rates of GTIPL at Section 10.10 towards charges for fixing/ removal of hazardous sticker is ₹ 600/- per container. However, in the workings relating to estimation of income at the proposed level of tariff, the proposed	SOR is changed for INR 200 per container for this activity.

	rate has been considered at ₹ 200/- per container. The GTIPL to rectify the error and capture the correct rates. Consequently, the income estimated at the proposed level of tariff also to be modified so to capture this impact.	
(e)	The rate as proposed in the Scale of Rates of GTIPL at Section 10.19 towards charges for Flat Rack Handling is ₹ 210/- per 20' container and ₹ 315/- per 40' container. However, in the workings relating to estimation of income at the proposed level of tariff, the proposed rates have been considered at ₹ 7742.68 per 20' container and ₹ 11614.02 per 40' container (Sr. no. 220 & 221) and at ₹ 350/- (Sr. no. 237) The GTIPL to rectify the error and capture the correct rates. Consequently, the income estimated at the proposed level of tariff may also be modified so to capture this impact.	Please note the rates mentioned at Section 10.19 are flat rack bundling and unbundling activity. The rates of 7742.68 per 20' container and ₹ 11614.02 per 40' container are for flat rack handling. The rates of flat rack handling are treated at par with ODC rates as definition of ODC now includes flat rack container as well. The correction in revenue estimation of INR 315 instead of INR 350 is done at Sr. No. 237.
(f)	The rate as prescribed in the proposed Scale of Rates of GTIPL at Section 10.34(b) towards charges for garbage removal is ₹ 48000/- per ship. However, in the workings relating to estimation of income at the proposed level of tariff, the proposed rate has been considered at ₹ 47362.95 per ship. The GTIPL to rectify the error and capture the correct rates. Consequently, the income estimated at the proposed level of tariff may also be modified so to capture this impact.	This is corrected in revised working.
(g)	Charges for 'flat rack bundle' for storage of 20' & 40' container (Sr. no. 222 & 223 of Form 4) has been considered at ₹ 968.80 & ₹ 1937.60 respectively for revenue estimation. This rate is not seen to be in line with note no. 7 (iii) of Section 11. Please clarify.	The correction is done in revised working.
(h)	The rate of ₹ 3061.80 considered for estimation of revenue for change of loading terminal for TP container (Sr. No. 234 of Form 4) is not found to have been proposed in the SOR. The GIPL to clarify the position.	As explained above such container is treated as shout out container and hence charge for shut out container is applied.
(i)	The difference in the description given for tariff items at Section 10.28 and 10.29 in the proposed SOR to be clarified. Both descriptions are found to be identical.	This is duplication and is removed from SOR.
D.	Others	
(xii)	The GTIPL has proposed increase in tariff for Transshipment containers, hazardous containers and over dimensional containers, reduction in tariff for ship to yard/ yard to ship movement of containers, hatch cover handling activity, charges for shut out containers, charges for shifting of containers within the terminals and reduction in dwell time charges. The GTIPL is requested to indicate the impact in terms of increase or reduction in tariff as the case may be, in percentage terms in per TEU rate, on account of its tariff revision proposed.	The impact is overall reduction of 6.55% reduction in per TEU rate.
(xiii)	GTIPL to confirm that it has estimated income for all the tariff items as proposed by it in its proposed Scale of Rates.	It is confirmed that GTIPL has estimated income for all the tariff items as proposed by it in its proposed Scale of Rates.
(xiv)	The Authority has passed common adoption Orders for all Major Port Trusts and BOT operators operating	

	thereat including GTIPL from time to time and all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat including GTIPL were requested to include suitable notes in the SOR. However, the GTIPL is not seen to have included suitable notes in the proposed SOR in line with following common adoption Orders:	
(a)	Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance.	The notes are suitably incorporated in SOR.
(b)	Common Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 incorporating a provision towards levy of Mandatory User Charge (MUC) on containers for the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat for a period of two years. The GTIPL to incorporate the provisions in the SOR stipulated in these common Orders.	

9.2. The Audited Annual Accounts of GTIPL for the years 2017-18 and 2018-19 reflect an amount of ₹ 209.70 lakhs and ₹ 121 lakhs towards 'Net Loss on Foreign exchange transaction and translation (Other than considered as finance cost)'. When the GTIPL was requested to clarify the nature of expenses, the GTIPL vide its e-mail dated 30 January 2019 has clarified that the amount of exchange gain/ loss incurred on foreign currency transactions is mainly on account of payment to foreign vendors, arising due to exchange rate differences at the time of booking of invoices and payment.

10. As brought out above, while furnishing the additional information and clarification, the GTIPL vide its e-mails dated 15 November 2019 and 18 November 2018 has revised its various tariff filling forms and has also furnished a revised draft SOR. A summary position of Revised ARR computation furnished by GTIPL is tabulated below:

(Amount in ₹.)

Sl. No.	Description	Y1 2016-17	Y2 2017-18	Y3 2018-19
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating expenses (including depreciation)	3,355,334,915	3,366,631,239	3,676,266,273
(ii)	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	502,135,085	487,737,847	512,790,427
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)	3,857,470,000	3,854,369,086	4,189,056,700
(2)	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP			
(i)	Depreciation	-61,514,537	-82,544,145	-168,479,450
(ii)	Other expenditure items, if any, to be listed - Lease rent paid	422,707,505	439,169,737	456,463,011
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ -----	361,192,968	356,625,592	287,983,561
(3)	Less Adjustments:			
(i)	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	-	-	-
(ii)	Interest on loans	29,355,630	7,375,188	-

(iii)	Interest on finance lease	472,683,030	479,436,708	484,705,956
(iii)	Provision for bad and doubtful debts	23,322,957	32,163,932	4,483,882
(iv)	Provision for slow moving inventory	6,995,775	1,741,709	-
(v)	Construction cost-IFRIC 12	4,786,724	7,073,805	6,462,678
(vi)	Other provisions, if any			
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	537,144,117	527,791,342	495,652,516
(4)	Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019			
(5)	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)	3,681,518,851	3,683,203,336	3,981,387,745
(6)	Average Expenses of Sl. No.5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			3,782,036,644
(7)	Capital Employed			
	(i) Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019 followed by the BOT operator (As per IGAAP)			14,126,028,249
	(ii) Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)			729,482,845
	(iii) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019			
	(a) Inventory			115,301,635
	(b) Sundry Debtors			432,455,576
	(c) Cash			315,060,110
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)			862,817,321
	(iv) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]			15,718,328,414
(8)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)			2,514,932,546
(9)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [(6)+ (8)]			6,296,969,190
(10)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)			6,565,220,078
(11)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			6,565,220,078
(12)	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above			6,565,220,078

11. Based on the scrutiny of the GTIPL proposal, the Licensor port (JNPT) was also requested vide letter dated 4 November 2019 to furnish some information/ clarification. The JNPT has responded vide its letter dated 24 December 2019. The information sought and the response of the JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought	Response of JNPT
(i)	JNPT to furnish its comments on the computation of ARR as furnished by GTIPL in its Form No. 1.	The ARR furnished by GTIPL in its Form 1 was found in order.
(ii)	In Form 4, the GTIPL has indicated the average traffic at 19.56 Lakh TEUs for the years 2016-17 to 2018-19. The said average traffic at 19.56 lakh TEUs to be confirmed by JNPT.	Average Traffic of 19.56 Lakh is found to be in order.
(iii)	The JNPT to furnish its comments on the estimation of revenue at the proposed level of tariff as furnished by GTIPL in its Form No. 4.	<p>JN Port has modified charges that are to be collected on account of Inter Terminal handling charges from BOT operators. Port has proposed in their SOR following changes under Clause No. 3.3.6:</p> <p>Charges for handling TP Containers between JNPT and BOT Terminal:</p> <p><i>If a container is discharged by the JNPT and loaded by the BOT Terminals and vice versa, the charges will be as under:</i></p> <p><i>50% of transshipment container handling charges and LIFT OFF/ LIFT ON charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the line by the JNPT. For the same container</i></p> <p><i>The BOT terminal will charge 50% of the Transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rate.</i></p> <p>The same needs to be incorporated in GTIPL's SOR also. The same was also informed to M/s. GTIPL and their confirmation with respect to modification in their scale is furnished.</p>
(iv)	The GTIPL has proposed a rate of ₹ 1,50,000/- per crane hour for handling break bulk cargo at Section 10.25. The JNPT to clarify whether JNPT has authorised GTIPL under the Concession Agreement to handle break bulk cargo.	<p>Charges with respect to Break Bulk handling proposed by M/s. GTIPL was discussed with M/s. GTIPL official and they have confirmed that they are not handling any Bulk vessel at GTIPL but certain Break Bulk cargo are handled in container vessel and Break Bulk are stored in container slot provided in container vessel.</p> <p>In addition to above, various agreement clauses which defines allowable gross revenue to GTIPL are as under</p> <p>As per article 10.1 of Licence Agreement which is reproduced below;</p> <p><i>“The Licensee shall, during the Operations phase, be entitled to levy and recover Tariff from the owners / consignees of cargo and the vessel owners/agents using the Project Facilities and Services as per the Scale of Rates in the currency as permitted by law and duly notified by TAMP (“Scale of Rates”) or such other Competent Authority as prescribed under the Applicable Law”)</i></p> <p>And Gross Revenue as per Licence Agreement point No. (ii) is reproduce below:</p>

		<p>(ii) All the revenue earned from handling of any cargo other than container.</p> <p>From the above, M/s. GTIPL is allowed to collect any type of cargo related charges from its Shipping lines. Copies of above clauses is furnished by JNPT.</p>
(v)	To furnish its comments on the comparative statement furnished by GTIPL in Form no. 5, highlighting the changes/ amendments proposed by GTIPL in its proposed Scale of Rates vis-a-vis the existing Scale of Rates.	<p>The JNPT has furnished its comments on Form No. 5 i.e. on changes for amendments proposed by GTIPL in its proposed SOR vis-a-vis the existing SOR. These have been brought out in the analysis of the proposal of GTIPL.</p> <p>The JNPT has further stated that, Ministry of Shipping has issued Tariff Guidelines for BOT operator 2019 dated 7 March 2019 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019 for Determination of Tariff for BOT Operators operating in Major Port Trusts on 11 July 2019. TAMP may fix tariff of M/s. GTIPL as per the guidelines mentioned aforesaid.</p>

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The Scale of Rates of Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) was last revised by this Authority vide Order dated 19 January 2012, following the Tariff Guidelines 2005. Vide the said Order, this Authority has effected an across the board reduction of 44.28% over the then prevailing tariff of GTIPL (i.e. tariff approved for GTIPL vide Order no. TAMP/49/2008-GTIPL dated 3 March 2010) Aggrieved by said reduction in its tariff, the GTIPL has challenged the tariff order of January 2012 in the Hon'ble High Court of Bombay. The Hon'ble High Court have stayed the operation of the Order and has permitted the Petitioner i.e. GTIPL to charge at the old rates. The writ petition is yet to be disposed of by the Hon'ble Court.
- (ii) In the meanwhile, the Ministry of Shipping (MOS), as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Guidelines. Consequent to the issue of the Tariff Guidelines, 2019, by the Ministry of Shipping, the tariff fixation exercise in respect of the GTIPL is to be governed by the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019.
- (iii) In this backdrop, the GTIPL has come up with a proposal in September 2019 for revision of its tariff, following the Tariff Guidelines, 2019, and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019. The revision has been sought by the GTIPL on the tariff as approved by this Authority vide its Order dated 3 March 2010, which is now being levied by the GTIPL based on the Order of the Hon'ble Court.
- (iv) The GTIPL has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in September 2019. Thereafter, in November 2019, while furnishing the additional information/ clarification, the GTIPL has filed its revised proposal. The revised proposal of November 2019 along with the additional information/ clarification furnished by GTIPL during the processing of case is considered in this analysis.
- (v) (a) Clause 2.1 of the Tariff Guidelines, 2019 requires the BOT Operator to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of the Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal subject to certain exclusions as prescribed in Clause

2.2., 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on the Capital Employed obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.

- (b) The GTIPL has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) for the three years i.e. 2016-17 (Y1), 2017-18 (Y2) and 2018-19 (Y3) duly certified by the practicing Chartered Accountant. The total operating expenditure considered by GTIPL for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 for arriving at the average sum of the Actual Expenditure for the respective years is seen to be as per the Audited Annual Accounts of GTIPL for the respective years.
- (c) While assessing the ARR, the GTIPL has made certain adjustments in respect of items where there is variation in figures reported in IND AS (As per Audited Annual Accounts) and Indian Generally Accepted Accounting Principles (IGAAP) in ARR computation, as prescribed in Clause 2.3.2. of the Tariff Guidelines, 2019. The following adjustments done by GTIPL in line with the provision prescribed in Clause 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 are brought out for specific mention;

- (i) The GTIPL has reduced an amount of -₹615.15 lakhs, -₹825.44 lakhs and -₹1684.79 lakhs for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 from total expenditure towards of depreciation arising due to the difference in the amount of depreciation as per INDAS and IGAAP for the respective years. The GTIPL has furnished workings in support of amount of difference in depreciation between IND AS and IGAAP, which is found to be reconciled with the Audited Annual Accounts for the respective years. Based on the above and also since the said adjustment made by GTIPL has been certified by the practicing Chartered Accountant, the amount considered by GTIPL for adjustment towards depreciation is relied upon.
- (ii) The GTIPL has added an amount of ₹4227.08 lakhs, ₹.4391.70 lakhs and ₹.4564.63 lakhs for years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 towards lease rentals paid to JNPT, arising due to the difference in the amount of lease rent as per INDAS and IGAAP for the respective years from the total expenditure.

As reported by GTIPL, the lease rent is recognized as Finance cost in the audited annual accounts drawn as per IND AS and reported in accounts as Interest on Finance lease based on NPV of Future Lease rent payments in the Audited Annual Accounts. To consider the actual lease rent paid by GTIPL to JNPT during the years 2016-17 to 2018-19, GTIPL is seen to have added the actual lease rent payment to arrive at ARR. From the workings furnished by GTIPL, it is seen that the lease rent for the years 2016-17 to 2018-19 is at ₹ 4232.19 lakhs, ₹ 4395.71 lakhs and ₹ 4566.29 lakhs respectively. Hence, the amount as per the separate workings furnished by GTIPL is considered instead of the amount as considered by GTIPL in Form 1.

- (d) As prescribed in Clause 2.2 and 2.3.1 of the Tariff Guidelines, 2019, the GTIPL has excluded the following expenses, which are not admissible in ARR computation. The said adjustments are brought out for specific mention:
- (i) Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019, inter alia, stipulates that 'Royalty/ Revenue share' payable to the landlord port by the BOT operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation as decided by the Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dated 29 July 2003. Clause 2.3.1 (i) also stipulates that 'Royalty/ Revenue share' payment to the extent not admissible in tariff fixation is to be excluded.

GTIPL is a BOT operator, who falls in the post July 2003 era, wherein the Licence Agreement entered into between the GTIPL and JNPT stipulates that as per the Government Policy, revenue sharing shall not be factored into/ taken into account as cost of fixation/ revision of tariff by TAMP. Thus, in case of GTIPL, the revenue share payable by GTIPL to JNPT is not admissible as an item of cost.

From the Audited Annual Accounts of GTIPL for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19, it is seen that the Revenue share paid by GTIPL to JNPT is reflected as an appropriation of the operating income of GTIPL and thus, it does not form part of the operating expenditure. Since, the total expenditure as per Audited Annual Accounts does not include Revenue share paid by GTIPL to JNPT, the question of exclusion of Revenue share paid to JNPT does not arise. In other words, the revenue share paid by GTIPL to JNPT has not been considered as an item of cost by GTIPL in the Form 1.

Nevertheless, the GTIPL in its proposal has made a request to consider the Revenue share as a pass-through cost to the extent of the 2nd highest bidder even in respect of for terminals (covered under the erstwhile 2005 Tariff Guidelines) whose bidding process was finalized after 29 July 2003.

In this regard, it is stated that allowance or disallowance of Royalty/ Revenue share as an item of cost in tariff fixation, flows from the policy direction of the Government. This Authority is not the appropriate forum to deal in the matter of allowance of revenue share as an item of cost in tariff fixation in case of GTIPL.

- (ii) As per Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines, 2019, the GTIPL has excluded the Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory etc., as reflected in the Audited Annual Accounts for the years 2016-17, 2017-18, 2018-19.
- (iii) The schedule of 'Finance Costs' in the audited Annual Accounts of GTIPL, reflects an amount of ₹. 1.00 lakh for year 2016-17, ₹.9.30 lakhs for the year 2017-18 and ₹.280.80 lakhs towards 'other expenses'. On a specific query in this regard, the GTIPL has sought to argue that Other Expenses under Finance Cost represents interest paid on delayed payments of taxes and is not in the nature of finance cost and refused to exclude this expenditure from the ARR calculation. Since the amount is penal in nature and also since tax as an expenditure is not considered as an admissible item of cost for fixation of tariff, the interest paid on delayed tax payments is excluded from the operating expenditure.
- (iv) The GTIPL has excluded the construction cost on service concession assets as reported in the Audited Annual Accounts for the years 2016-17 to 2018-19. The GTIPL has reported that the exclusion is due to the difference in the treatments of construction cost on service concession agreement [International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) 12] in INDAS and IGAAP. Considering that the exclusion of construction cost on service concession assets made by GTIPL has been certified by the practicing Chartered Accountant, the exclusion of this cost from the expenditure in this regard is accepted.
- (v) Following the provisions prescribed at Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019, and based on the adjustments as effected as brought out above, the average expense for the years 2016-17 to 2018-19 works out to ₹.37726.93 lakhs, as against the average expense of ₹ 37820.37 lakhs as assessed by the GTIPL.
- (vi) (a) Based on the stipulation contained in Clause 2.5 of the Tariff Guidelines of 2019, the GTIPL has worked out the figure of Capital Employed. Capital employed comprises of Gross Fixed assets as arrived as per IGAAP plus

capital work in progress as on 31 March 2019. The GTIPL has furnished workings/ reconciliation with regard to restatement of Gross fixed assets as per IGAAP vis-à-vis the Gross fixed assets under IND AS in the Audited Annual Accounts for the year 2018-19, duly certified by a Chartered Accountant. The capital work in progress has been considered based on the audited Annual Accounts for the year 2018-19. The Gross fixed assets at ₹141260.28 lakhs and the Capital Work in Progress at ₹7294.83 lakhs as on 31 March 2019, as considered by the GTIPL are relied upon.

- (b) Clause 2.6. of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates the norms for determining the working capital. Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances, as per Clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019. Limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. Limit on cash balance will be one month's cash expenses. Advance payment of Revenue Share/ royalty and lease rental / license fee to the landlord port flowing from the contractual obligations is to be treated as sundry debtors.
- (c) The GTIPL has considered inventory to the tune of ₹. 1153.01 lakhs, which has been confirmed by the GTIPL to be one year's average consumption of capital spares. Hence, the same is relied upon.

The GTIPL has considered an amount of ₹ 4324.56 lakhs as regards Sundry debtors. This comprises of ₹ 2042.24 lakhs being the advance lease rent paid to JNPT and an amount of ₹ 2282.32 lakhs towards Trade receivables.

Given that the amount of lease rent has undergone a change as discussed in one of the earlier paragraphs, the amount of sundry debtor in this regard has also been changed in the ARR calculation.

As regards Trade receivables, since the Tariff Guidelines, 2019 and Working Guidelines, 2019, do not specifically exclude Trade receivable from the definition of sundry debtors, the GTIPL is seen to have considered Trade receivables as part of working capital.

In this regard, it is to state that as per section 58 of the Major Port Trusts Act, 1963, rates in respect of goods to be landed shall be payable immediately on the landing of the goods and rates in respect of goods to be removed from the premises of a Board, or to be shipped for export, or to be transshipped, shall be payable before the goods are so removed or shipped or transshipped. The trade receivables allowed by the GTIPL appears to be at its discretion. In view of the above statutory provision, this Authority is not be in a position to accede to the request made by the GTIPL to include the trade receivables a part of sundry debtors.

To determine the Cash balance, the GTIPL is reported to have excluded non-cash expenses such as depreciation and construction costs etc. While doing so, 'tax expenses' has been considered as part of Cash expenses and thereafter, one month cash balance has been worked out by GTIPL. Since tax is not considered as an item of expenditure while determining the tariff of GTIPL, the question of considering the tax expenses, to arrive at the cash balance, is not found appropriate and hence is excluded.

- (d) Thus, based on the above, the Working Capital has been worked out at ₹ 6371.32 lakhs as against the working capital of ₹ 8628.17 lakhs, considered by GTIPL.
- (e) Thus, based on the above, the total capital employed including the revised working capital works out to ₹ 154926.44 lakhs as against the capital employed of ₹ 157183.28 lakhs as assessed by the GTIPL.
- (vii) As per Clause 2.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Return on Capital Employed (ROCE) at 16% is worked out on the revised Capital Employed, which works out to ₹ 24788.23 lakhs, which is considered in the annual Revenue Requirement (ARR) computation.

- (viii) The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 plus 16% ROCE. The ARR has been worked out to ₹ 625.15 crores (₹ 377.27 crores + ₹.247.88 crores), as against the ARR assessed by the GTIPL at ₹ 629.70 crores (₹378.21 crores + ₹. 251.49 crores)

Further, as per Clause 2.8 of Tariff Guidelines, 2019, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 which is 4.26%. The indexed ceiling ARR has been worked out to ₹ 651.78 crores (i.e. ₹. 626.47 crores * 1.0426), as against the indexed ARR assessed by the GTIPL at ₹ 656.52 crores. The detailed ARR calculation is attached as **Annex – I**. A summary of the ceiling indexed ARR, is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation	
		As furnished by GTIPL	As Considered by Us
1	Average Expenses [Y1+Y2+Y3]/3	378.20	377.27
2	Capital employed as on 31.03.2019 including capital work in progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	1571.83	1549.26
3	Return on capital employed @ 16%	251.49	247.88
4	ARR as on 31 March 2019 (4=1+3)	629.69	625.15
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26%)	656.52	651.78
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	656.52	651.78

Based on the Ceiling Indexed ARR as determined at sl. no. 6 above, the GTIPL has drawn the proposed Scale of Rates (SOR), as per clause 2.9 of the Tariff Guidelines, 2019.

- (ix) (a) As per Clause 2.10 of Tariff Guidelines, 2019, for drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3, duly certified by the concerned port. The average traffic for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered by the GTIPL at 19,56,284 TEUs. The JNPT has confirmed the average traffic as considered by GTIPL in its workings.
- (b) As per Clause 2.11.1 of Tariff Guidelines, 2019, the BOT Operators have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. While drawing up the proposed SOR, the GTIPL is seen to have proposed increase in some tariff items and reduction in some tariff items. The overall impact of the proposed changes in the SOR has been stated to be reduction of 6.55% on the existing tariff being levied by GTIPL.

The GTIPL has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding average traffic for the years 2016-17 to 2018-19, as required as per Clause 2.11.1. of the Tariff Guidelines, 2019, to realize the indexed ARR of ₹ 656.52 crores, as assessed by the GTIPL. The said revenue estimation statement as assessed by the GTIPL has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (c) Considering that the indexed ARR as determined by GTIPL at ₹656.52 crores has been reduced to ₹ 651.78 crores, as brought out earlier, it may not be correct to approve the Scale of Rates as proposed by the Port, as it will lead to GTIPL earning an estimated revenue of ₹ 656.52 crores. In other words, the Scale of Rates as proposed by the GTIPL is to be modified to such an

extent, so as to reduce the estimated revenue to be earned by GTIPL by about ₹ 4.74 crores i.e. ₹ 656.52 crores - ₹ 651.78 crores.

This can be done either by effecting an across the board reduction in the proposed Scale of rates to the tune of 0.72% (₹ 4.74 crores / ₹ 656.52 crores) or by effecting a reduction in only one of the tariff items in the proposed Scale of Rates. Since effecting a reduction of 0.72% in each of the tariff item of the proposed Scale of Rates is cumbersome, it is felt appropriate to effect a reduction in only one tariff item in such a manner, as to reduce the estimated revenue to be earned by GTIPL by about ₹ 4.74 crores.

From the revenue estimation statement as furnished by the GTIPL, it is seen that GTIPL has estimated an income of about ₹ 43.45 crores from Reefer Monitoring and Connection from the proposed rates. The said proposed rates of Reefer Monitoring and Connection is reduced by 11%. This results in a revenue reduction to the tune of ₹ 4.78 crores. In other words, the Scale of Rates as proposed by the GTIPL is approved, except that the increase in the existing level of Reefer Monitoring and Connection charges is restricted to 9.38% instead of the increase of 22.88%, as proposed by the GTIPL.

- (d) Clause 10.1.2 stipulates that restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates will not be resorted to. While drawing the proposed Scale of Rates, the coastal rates proposed in respect of Opening hatch cover and replacing it (Section 6), Restow charges (Section 7), Shut outs (Section 8) and Reefer Monitoring and Connection Charges (Section 9), is seen to have been restated by the GTIPL by adopting the prevailing exchange rate of ₹ 70/- per 1 US\$.

In spite of a specific request, the GTIPL is seen to have proposed continuance of the restated coastal rates, on the ground that the coastal rates are 60% of the foreign container as described in clause 8.3 of 2019 working guidelines. In this regard, it is to state that Clause 8.3 of the Working Guidelines as referred by GTIPL, stipulates allowing of coastal concession as per policy direction of the Government. The policy direction of the Government is not amended for restatement of the coastal concessional tariffs with reference to the prevailing exchange rate.

Thus, based on the stipulation contained in Clause 8.3 of the Working Guidelines, 2019, the coastal rates as proposed by the GTIPL are modified so as to not restate the coastal rates.

- (e) The GTIPL is also seen to have prescribed rates for storage of coastal containers at 60% of the rates of the foreign containers. As per Clause 8.3 of the Working Guidelines, coastal concession is to be allowed on all the handling charges for ship-shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard. Thus, storage charges do not fall within the ambit of grant of coastal concession. Thus, the coastal storage charges are prescribed in Rupee terms, without considering the coastal concession.
- (f) The modification of coastal rates as discussed in the preceding two paragraphs is not seen to have any impact on the revenue estimation at the proposed level of tariff, as the GTIPL is not seen to have considered any handling/ storage of coastal containers. Thus, the said changes have been incorporated in the revised Scale of Rates notified in respect of GTIPL.

- (x) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, *inter alia*, the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat, as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.”

Therefore, the existing definition of Coastal Vessel in the SOR of GTIPL is modified with the above mentioned definition of ‘Coastal Vessel’ to reflect the position contained in MOS letter dated 11 November 2014.

- (xi) The comparative statement giving the existing conditionalities and the conditionalities wherever the GTIPL has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities or has proposed introduction of new provisions, along with remarks/ reasoning as furnished by the GTIPL for the proposed modification along with the comments of JNPT thereon and with the reasoning furnished for recommending acceptance or refusal to the proposed amendments is attached as **Annex - II**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the GTIPL and JNPT and our remarks/ analysis thereon given in the said Annex-II.
- (xii) (a) Before we proceed to consider the revised SOR of GTIPL, it is pertinent here to draw reference to Clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019, which stipulates that in case of the BOT operators, whose tariff have not been reviewed in the past due to litigations pending in the High Courts on the Tariff Orders passed by this Authority, the surplus/ deficit over and above the admissible costs and permissible return, if any, arising during the period of litigation will be subject to either the orders of the respective Courts or as per the treatment to be collectively decided by the Ministry of Shipping (MOS), concerned Major Port Trust, concerned BOT operator and this Authority.
- (b) As stipulated in Clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019, and based on clarification / information sought by CITPL and PSA SICAL (a BOT Operator at V.O Chidambaranar Port Trust) on treatment of past period surplus, a Draft Policy Framework to decide on the treatment of past period surplus/ deficit, over and above the admissible costs and permissible return arising during the period of litigation in respect of BOT Operators who have approached various High Courts and have obtained stay on the operation of the last tariff Order passed by this Authority, was prepared and forwarded to the MOS vide our letter no. TAMP/61/2018-Misc dated 26 April 2019, for deliberation by MOS with the concerned BOT operators, concerned Major Port Trusts and this Authority. The MOS has been reminded in this regard vide our letters dated 23 July 2019 and 18 November 2019. The response of MOS is awaited.
- (c) Thus, it is to state that incase of GTIPL, neither the Hon'ble High Court of Bombay has passed Order disposing of the Writ Petition no. No.1410 of 2012 paving a way for treatment of surplus/ deficit, nor have we received a decision from the MOS, on the treatment of surplus/ (deficit) arising over and above the admissible costs and permissible return during the period of litigation. In other words, neither the methodology for determination of surplus during the period of litigation nor the treatment to be meted out to the surplus accrued during the period of litigation has been firmed up.
- (xiii) Without giving the impact of any adjustment of past period surplus which might have accrued during the period of litigation, the income realisable at the estimated level of tariff has been kept at the ARR level of ₹ 651.78 crores, by proposing increase/ decrease to the existing level of rates being levied by the GTIPL i.e. the Court permitted tariff, as discussed in the earlier paragraphs. With the said estimated income, no gap has been left out. If any adjustment of surplus is carried out in the ARR of ₹ 651.78 crores, it will further reduce the ARR and warrant a reduction in the proposed level of tariff.
- (xiv) The proposal filed by GTIPL for review of its tariff is before this Authority for disposal. Clause 4.6 of the Tariff Guidelines, 2019, requires this Authority to pass a speaking order and notify the SOR based on the proposal submitted by the BOT operators in the Official Gazette within 60 days from the date of filing. The proposal has been filed by GTIPL in September 2019. The time limit prescribed in the Guidelines has already exceeded, due to non-receipt of timely response from JNPT and time involved in the

consultation process. Since the proposal is received as a “Tariff Case” and registered as such, it is not possible to keep the proposal pending indefinitely.

While approving the rates as proposed by the GTIPL, it is also intimated to GTIPL that whenever the Hon’ble High Court of Bombay passes Order disposing of the Writ Petition no. No.1410 of 2012 paving a way for treatment of surplus/ deficit or a decision from the MOS is received on the treatment of surplus/ (deficit) arising over and above the admissible costs and permissible return during the period of litigation, whichever is earlier, the tariff of GTIPL approved now would be subject to review then, so as to capture the impact of the surplus that has arisen during the period of litigation.

- (xv) It is relevant here to mention that vide letter no. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 it has been communicated to GTIPL that the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the challenged tariff Order and the tariff fixed in the said tariff order challenged by the GTIPL in the Hon’ble High Court will be taken up for review, based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015, subject to the permission of the Hon’ble High Court, as the matter is subjudice. Accordingly, an Affidavit was filed by us in the Hon’ble Court in August 2015, inter alia, praying before the Hon’ble Court to permit this Authority to review the order of January 2012 to give effect to the opinion of the Learned Attorney General of India as directed by the MOS. The matter is still pending before the Hon’ble Court. After receipt of the permission of the Hon’ble High Court, an exercise to quantify the surplus/ (deficit) based on the MOS letter has to be undertaken.
- (xvi) This Authority vide Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 has approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC’s Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of GTIPL also. The note in this regard as proposed by the GTIPL is slightly modified to reflect the MUC applicable for the next two years.
- (xvii) As per Clause 2.12 of the Tariff Guidelines, 2019, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31st December of the relevant year. Such adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2019-20 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR is applicable from 1 May 2020. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 60% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 01 May 2020. The indexed SOR shall be intimated by the GTIPL to the JNPT, users and to this Authority.

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates and conditionalities of the GTIPL.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the GTIPL shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed by this Authority in the Gazette of India and shall be in force for a period of three years thereafter, subject to annual indexation. The approval accorded to the Scale of Rates shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of GTIPL has been fixed based on the prevailing information and without considering any adjustment of past period surplus relating to the period of litigation. Therefore, whenever the Hon’ble High Court of Bombay passes Order disposing of the Writ Petition no. 1410 of 2012 paving a way for treatment of surplus/ deficit or a decision from the MOS is received on the treatment of surplus/ (deficit) arising over and above the admissible costs and permissible return during the period of litigation, whichever is earlier, as stipulated in clause 3.1.1 of the Tariff Guidelines, 2019, the tariff of GTIPL approved now would be subject to review then, so as to capture the impact of the surplus that has accrued to GTIPL during the period of litigation.

13.4. As stipulated in Clause 7 of the Tariff Guidelines, 2019, the GTIPL shall furnish to this Authority, annual reports on container traffic handled, average moves by crane per hour and average

dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the GTIPL within 90 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority from time to time shall also be furnished by GTIPL.

13.5. An analysis of variation in the tariff and revenue will also be made at the time of the next general review of tariff of GTIPL at the end of the tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle, subject to the provisions contained in Clauses 3.2.1 and 3.2.2 of the Tariff Guidelines, 2019.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./03/2020]

Annex-I

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for GTIPL operating at JNPT.				
Rs. INR				
Sl. No.	Description	Y1-2016-17	Y2-2017-18	Y3-2018-19
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating expenses (including depreciation)	3355334915	3366631239	3676266273
(ii)	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	502135085	487737847	512790427
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)	3857470000	3854369086	4189056700
(2)	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP			
(i)	Depreciation	-61514537	-82544145	-168479450
(ii)	Other expenditure items -Lease rent paid	423218927	439570732	456629122
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)	361704390	357026587	288149672
(3)	Less Adjustments:			
(i)	Actual Royalty / Revenue share paid to the port			
(ii)	Interest on loans	29355630	7375188	0
(iii)	Interest on finance lease	472683030	479436708	484705956
(iii)	Provision for bad and doubtful debts	23322957	32163932	4483882
(iv)	Provision for slow moving inventory	6995775	1741709	0
(v)	Construction cost-IFRIC 12	4786724	7073805	6462678
(vi)	Interest on delayed payment of taxes	100000	930000	28080000
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	537244117	528721342	523732516
(4)	Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019	0	-	-
(5)	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2-3)	3681930273	3682674331	3953473856
(6)	Average Expenses of Sl. No.5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	3772692820		
(7)	Capital Employed			
	(i) Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	14126028249		
	(ii) Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019 followed by the BOT operator (As per Audited Annual	729482845		

	Accounts)	
	(iii) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	
	(a) Inventory	115301635
	(b) Sundry Debtors	228314561
	(c) Cash	293516602
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	637132798
	(iv) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]	15492643892
(8)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)	2478823023
(9)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [(6)+ (8)]	6251515843
(10)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)	6517830418
(11)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	6517830418
(12)	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above	6565220078

Annex-II

Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities

Sr. No.	Existing SOR		Proposed SOR		Reasons/ justification given by GTIPL for amendments in conditionalities	Comments of Licensor Port JNPT	Analysis
	Schedule No.	Tariff and Conditionalities	Schedule No.	Tariff and Conditionalities			
1	1.8	"Hazardous Container" means a container containing hazardous goods as classified under IMO.	1.8	"Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO including empty container with residual content of hazardous material.	Proposed definition of hazardous container includes empty container having residual content of hazardous material	Empty tank Container having residual content of hazardous materials is treated as hazardous container	In view of the submission made by GTIPL and based on recommendation of JNPT for the proposed modification in the definition of "Hazardous Containers", this Authority has approved the proposed modification.
	-	-	Section-3 (B)	Charges have been prescribed for handling Empty Hazardous containers	-		Consequently, handling charges as proposed by the GTIPL for handling Empty Hazardous Containers is approved.
2	1.9	"Over Dimensional Container (ODC)" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem)	1.9	"Over Dimensional Container (ODC)" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers or cargo which is brought in flat rack container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Containers requiring special devices for lifting are also classified as Over Dimensional	The operations are complicated and require planning for stacking such containers	Flat rack container with over dimensional cargo requires special handling hence considered as ODC	In view of the submission made by GTIPL and based on the recommendation of JNPT for the proposed modification in the definition of "Over dimensional Containers", this Authority has approved the proposed modification.

				Container.			
3	II Section-1 (Description)	Charges for all Normal and Reefer Containers	II Section-1 (Description)	Charges for all Normal & Rail in - Rail Out containers/Non vessel bound containers	The modification proposed is to cover the activities carried on non vessel bound containers and rail in rail out containers to avoid ambiguity in charging. These operation occurs rarely and is charged as per SOR.	No comments furnished by JNPT	In view of the submission made by GTIPL and since no users have objected to the proposed modification, this Authority has agreed to the proposed modification.
4	Section-1 (B) Section-3 (B) Section-4 (B)	Yard to CFS/ CFS to yard-Transport and lifts at CFS	-	-	Charges for Yard to CFS/ CFS to yard - Transport and lifts at CFS, has been deleted in the proposed SOR, since the said activities are not carried out by GTIPL.	No comments furnished by JNPT	In view of the submission made by GTIPL and since no users have objected to the proposed deletion, this Authority has agreed to the proposed deletion.
5	Section-2 (Note)	A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.	Section-2 (Note)	Note: A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable. The charges for Hazardous TP will be 1.5 Times of Normal TP containers and charges for ODC TP will be 2 times normal TP containers.	As per Clause 9.6.1 of 2019 working guidelines.	As per 2019 working guidelines.	Clause 9.9.3 of the Working Guidelines, 2019, stipulates 50% premium for handling of hazardous containers and over dimensional containers. Since the proposed provision is in line with the said stipulation and also avoids ambiguity in the charges to be levied on hazardous and over dimensional Transshipment containers, the proposed modification is approved.
6	Section-3	Handling charges for hazardous containers are prescribed at 1.25 times of the normal containers	Section-3	Handling charges for hazardous containers are prescribed at 1.5 times of normal container	As per clause 9.9.3 of 2019 working guidelines	Handling charges for hazardous container is 1.25 times of normal (As per JNPT SOR)	Proposed charges for Hazardous containers at 1.5 times of the normal containers is in line with the clause 9.9.3 of the working guidelines 2019. Hence, approved.
7	Section-3	Charges for Hazardous Transshipment containers	-	-	-	-	Since the charges to be levied on the Hazardous Transshipment Container has been prescribed as a separate note as brought out above, the deletion of entry prescribing separate Charges for handling Hazardous Transshipment containers, as deleted by GTIPL, is approved.
8	-	-	Section -4	Charges for all Reefer Containers	-	No comments furnished by JNPT	In the existing SOR of GTIPL, charges for handling Normal containers and Reefer containers were prescribed together in the same Section. Now, charges for Normal containers has been proposed at Section 1 and charges for handling Reefer Containers are separately proposed at Section 4, keeping the rates same for both Normal and Reefer containers. Since, prescription of separate section for reefer containers amounts to only realignment of charges and may avoid ambiguity, the proposal of GTIPL to have a new section prescribing

							charges for handling Reefer containers is approved.
9	Section-7 Note	Shut out charges as given above shall apply if - 1. the vessel nomination is changed 2. If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed	Section-8 Note	Shut out charges as given above shall apply if - 1. the vessel nomination is changed 2. If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed 3. loading terminal is changed for TP container.	If the loading terminal is changed for TP container, additional operational activity is carried out to restack the container.	Shut out charges applicable for all categories of containers.	In view of the justification given by GTIPL and since the JNPT and the users have not objected to treating of change in the loading terminal as shut out container, the proposed modification is approved.
	1.17	"Shut Out Container" means a container that entered the terminal as export for a vessel as indicated by VCN/VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason and is lying in the container yard.	1.17	"Shut Out Container" means a container that entered the terminal as export for a vessel as indicated by VCN/VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason and is lying in the container yard. A Transshipment container whose loading terminal is changed will also be treated as Shut Out container.	Based on the above, the definition of Shut Out container may also be modified.	No comments furnished by JNPT	Since the change in the loading terminal is to be treated as shut out container, the definition of shut out container is also modified appropriately, as requested by GTIPL.
10	-	-	10.5	Charges for additional transportation within the terminal	Leg of transportation of total shifting charge of Rs. 1687/- comprises of three vertical moves and one transportation. [Rs.397x3+Rs496]	No comments furnished by JNPT	The proposed new entries are separate tariff items segregated from the consolidated shifting charges, which comprises of lift on / lift off and transportation. Proposed new tariff items are approved.
	-	-	10.6	Charges for additional lift on/ lift off	Leg of shifting out of total shifting charge of Rs. 1687/- comprises of three vertical moves and one transportation. [Rs.397x3+Rs496]		
11	-	-	10.25	Break bulk handling (per Crane hour)	The charge is prescribed for cargo moved through container vessels.	The GTIPL has confirmed that they are not handling any Bulk vessel at GTIPL but certain Break Bulk cargo are handled in container vessel and Break Bulk are stored in container slot provided in container vessel. As per Licence Agreement, GTIPL is allowed to collect any type of cargo related charges from its Shipping lines.	In view of the submission made by GTIPL and based on the recommendation of JNPT and since none of the users have objected to the introduction of the charge and also since the GTIPL has estimated the income arising out of the proposed levy, this Authority has approved the proposed introduction of charges for break bulk handling.
12	-	-	Section-10 (Sl. No. 10 to 34)	10. Fixing/removal of Hazardous Sticker - per container. 11. Cancellation/Reissue of documents - per container. 12. Non- declaration / Mis declaration of Hazardous containers per container-Handling. 13. Non- declaration / Mis declaration of Hazardous containers-per container - Penalty. 14. On- Wheel Customs inspection per container(Excludes handling and door opening, seal cutting)	At par with neighbouring terminals/ based on activities/ to meet the shifting and administrative cost		Based on the submissions made by the GTIPL and keeping in view the flexibility available to the Operator to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the operator within the ARR and since the income from the said tariff items has been captured by the GTIPL in the income estimation at the proposed level of tariff and also since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation/JNPT on the proposed changes, this Authority has approved the rates for the new activities, as

				<p>15. Empty Container Administration/Inspection Fee -Per container.</p> <p>16. Demanifest /holding of Container.</p> <p>17. Invoice Revision (per invoice)</p> <p>18. Out of Turn Delivery.</p> <p>19. Charges for Flat Rack Bundling/Unbundling.</p> <p>20. Twist lock cutting charges (excluding lift off/ lift on and tpt as per SOR) per lock.</p> <p>21. Haz bund cleaning charge-administrative charge (excluding cost recovery) per container.</p> <p>22. Door turning activity.</p> <p>23. Express delivery</p> <p>24. Block stow rent-per month-per block slot of 28 TEUs (non haz)</p> <p>26. Lashing inspection charges for ROB containers only per container.</p> <p>27. Entry before gate open (Early Gate In)</p> <p>28. Lashing for F/R or ODC- per container.</p> <p>29. Providing Open yard space for Re-working or any other inspection (per 20')</p> <p>30. Use of Special Equipments .</p> <p>31. Selective container delivery.</p> <p>32. Reinsertion of container in EAL.</p> <p>33. Administrative charges for various activities.</p> <p>34. Reefer Temperature Variance.</p>			proposed by GTIPL.
13	Section-10	Free days A. Loaded Import containers - 3 B. Loaded Export containers - 3 C. Empty Import/Export containers - 3 D. ICD Loaded & Empty & Import & Export moved by Rail - 10	Section-11	Free days A. Loaded Import containers - 2 B. Loaded Export containers - 2 D. Empty Import/Export containers - 2 D. ICD Loaded & Empty & Import & Export moved by Rail - 7	Free days are prescribed at par with neighbouring terminals	No comments furnished by JNPT	Keeping in view the flexibility available to the Operators to propose free days as per Clause 9.10.1 of the Working Guidelines and since no users has objected to reduction of free days, this Authority has approved the proposed reduction of free days.
14	-	-	Section-1	C. Storage charges for Rail in Rail out/ non vessel bound Loaded/ Empty containers	The modification proposed is to cover the activities carried on non vessel bound containers and rail in rail out containers to avoid ambiguity in charging.	No comments furnished by JNPT	Since the new storage slab structure prescribed for Rail in Rail out/ non vessel bound Loaded/ Empty containers is same as normal loaded/ empty/ import/ export containers, the proposed introduction of new storage slab is approved.
15	Section-10 Note 7	(i) Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.	Section-11 Note 7	(i) Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.50 times the normal applicable charges.	As per 2019 working guidelines clause 9.9.3	No comments furnished by JNPT	Proposed charges for Hazardous containers at 1.5 times of the normal containers is in line with the clause 9.9.3 of the working guidelines 2019. Hence, the proposed note is approved.

		(ii) Dwell time charges for Over height and over dimensional containers shall attract 2 times the normal applicable charges.		(ii) Dwell time charges for Over height and over dimensional containers shall attract 3 times the normal applicable charges.	No container can be stacked on ODC container and hence the storage revenue of 4 ground slots is lost considering the normal stack height of 5. The option is with the operator to charge as per actual ground slots or as per the existing practice.	No other container can be stacked over the ODC container. Charges levied are as per JNPT SOR.	As per Clause 9.9.3 of the Working Guidelines, the storage charge for over dimensional containers shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies or as per the existing practice. Since the prescription is as per the existing SOR of JNPT and since the Working Guidelines gives flexibility to the operator to determine storage charges for ODCs, the proposed note is approved.
		-		(iii) Dwell time charges for One door open and Flat rack bundle containers shall attract 4 times the normal	No container can be stacked over Flat rack and One door open container. Hence, the storage revenue of 4 ground slots is lost considering the normal stack height of 5.	One door open containers contains perishable cargo and are stacked in the yard above any container or with one door of container open.	In view of the submission made by GTIPL and based on the recommendation of JNPT and since none of the users have objected to the introduction of the charge and also since the GTIPL has estimated the income arising out of the proposed levy, this Authority has approved the proposed introduction of storage charges for One door open and Flat rack bundle containers.